

2003 ஏப்ரல் 7]

இணைப்பு II

(107 ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

கோரிக்கை எண் 20

நெடுஞ்சாலைத் துறை

சாலைகள், பாலங்கள் மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து

2003-2004 ஆம் ஆண்டிற்கான கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1. முன்னுரை

வேளாண்மை, தொழில், கனிம் வளம், மின் உற்பத்தி, காடு வளர்ப்பு, பால் வளம் போன்ற நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அத்தியாவசியமான துறைகளின் மேம்பாட்டிற்கு சாலைக் கட்டமைப்பு வசதிகள் முக்கியப் பங்கு வகிக்கின்றன. இத்துறைகளின் வளர்ச்சி, போதுமான அளவில் சாலைகளை உருவாக்கிப் பராமரித்தல் மற்றும் பாதுகாப்பான சிறந்த சாலைப் போக்குவரத்தினை உறுதி செய்தல் ஆகியவற்றைச் சார்ந்தே உள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெரிய சாலைகள், மாவட்ட இதர சாலைகள் மற்றும் கரும்புச் சாலைகள் போன்ற பல்வேறு வகைகளில் மொத்தம் 60,901 கி.மீ. அளவிற்கு மிகப் பெரிய சாலைக் கட்டமைப்பு வசதிகளை உருவாக்கி சிறந்த முறையில் பராமரித்து வரும் பெருமை இந்த மாநிலத்திற்கு உள்ளது.

சாலைகளை மேம்படுத்துவதுடன், தற்போதுள்ள சாலைக் கட்டமைப்பு வசதிகளைப் பாதுகாத்து, பராமரிக்க மாண்புமிகு முதலமைச்சர் டாக்டர் புரட்சித் தலைவி அவர்கள் சிறப்புப் பராமரிப்புத் திட்டம் ஒன்றினை அறிவித்துள்ளார்கள்.

வேளாண் விளைபொருட்களையும், கிராமங்களில் உள்ள சிறு தொழில் நிறுவனங்களில் உற்பத்தி செய்யப்படும் பொருட்களையும், விரைவாகவும், பாதுகாப்பாகவும், விற்பனை மையங்களுக்கு எடுத்துச் செல்ல, போதிய இணைப்புச் சாலை வசதிகள், ஊரக மக்களுக்குத் தேவைப்படுகின்றன. ஊரக மக்களின் வளர்ச்சி மற்றும் பொருளாதார மேம்பாட்டில் இந்த அரசு மிகுந்த அக்கறை கொண்டுள்ளதால், தொலைதூரத்தில் உள்ள கிராமங்களுக்கு இயன்ற அளவு இணைப்புச் சாலைகள் அமைப்பதில் நெடுஞ்சாலைத் துறை முனைப்புக் காட்டி வருகிறது. மேலும், விரைவான

[2003 ஏப்ரல் 7]

மற்றும் பாதுகாப்பான, பயனிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்தினை உறுதி செய்யும் விதத்தில் அனைத்து பருவத்திற்கும் ஏற்ற சாலைகளாக இணைப்புச் சாலைகளை அமைக்க முனைப்பான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

துறைமுகம் மற்றும் அதனைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் வாகனப் போக்குவரத்து அதிக அளவில் பெருகி உள்ளது. தமிழ்நாட்டில் உள்ள சிறிய துறைமுகங்களை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் தோற்றுவிக்கப்பட்டது. கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும் ஒப்படைத்தல்/கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல், பங்கீடுதல் மற்றும் மாற்றுதல் (BOOT/BOOST) அடிப்படையில், தனியார் துறைமுகங்கள், தோணித்துறைகள், மிதவைகள் ஆகியவற்றை அமைக்க ஊக்கம் அளிப்பதன் மூலம் இம்மாநிலத்தைத் தொழில்மயமாக்க, தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் முனைப்புடன் செயல்பட்டு வருகிறது. துறைமுகங்களை மேம்படுத்தும் பணியில், தனியார் நிறுவனங்கள் ஆர்வமுடன் பங்கேற்பதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு துறைமுகக் கொள்கை ஒன்றும் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. கப்பல் உடைப்பு மற்றும் கப்பல் பழுதுபார்ப்புத் தொழில்களின் வளர்ச்சி, ஓய்வு நேர மற்றும் நீர் விளையாட்டிற்கான வசதிகளை செய்து கொடுப்பது போன்ற அம்சங்களும் துறைமுகக் கொள்கையில் அடங்கும்.

சாலைகளும் பாலங்களும்

II. கொள்கை வரைமுறைகள்

நெடுஞ்சாலைத் துறை தனது கட்டுப்பாட்டில் உள்ள சாலைக் கட்டமைப்பில் சாலைகள் அமைத்தல், மேம்படுத்துதல், புதுப்பித்தல், பராமரித்தல் போன்ற பணிகளை செய்து வருகிறது. இந்த சாலைக் கட்டமைப்பில், பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள், சாலை மேம்பாலங்கள் மற்றும் சாலைக் கீழ்ப் பாலங்கள் ஆகியவையும் அடங்கும்.

சாலைக் கட்டமைப்பு பின்வரும் வகைப்பாடுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன:-

i. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்

ii. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

2003 ஏப்ரல் 7]

iii. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

iv. மாவட்ட இதர சாலைகள்

v. பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள், சாலை மேம்பாலங்கள் மற்றும் சாலைக் கீழ்ப் பாலங்கள்.

அரசு சாலைகளை மறு வகைப்படுத்துவதற்குரிய நெறிமுறைகள்

போக்குவரத்துச் செறிவினைப் பொறுத்து சாலைகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், மாநில நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்ட பெரிய சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட இதர சாலைகள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்துச் செறிவு 30,000 பயனிகள் சீருந்து அலகினை (PCU) விடக் கூடுதலாக உள்ள சாலைகள் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்துச் செறிவு 10,000 பயனிகள் சீருந்து அலகினைவிடக் கூடுதலாகவும் ஆனால் 30,000 பயனிகள் சீருந்து அலகினைவிடக் குறைவாகவும் உள்ள சாலைகள் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. அது போன்றே போக்குவரத்துச் செறிவு 10,000 பயனிகள் சீருந்து அலகினைவிடக் குறைவாகவும், ஆனால் 5,000 பயனிகள் சீருந்து அலகினைவிடக் கூடுதலாகவும் உள்ள சாலைகள் மாவட்ட பெரிய சாலைகள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன. ஏனைய அனைத்து 5,000 பயனிகள் சீருந்து அலகினைவிடக் குறைவாக போக்குவரத்துச் செறிவுள்ள சாலைகள் மாவட்ட இதர சாலைகள் என வகைப்படுத்தப்படுகின்றன.

குறிப்பிட்ட வரையறைகளுக்கு மிகுதியாக போக்குவரத்துச் செறிவு ஏற்படும்போது ஒரு குறிப்பிட்ட வகைப்பாட்டில் உள்ள சாலைகளை முறையே அதற்கு அடுத்த உயர் வகைப்பாட்டிற்கு உயர்த்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படுகின்றன. இந்த அடிப்படையில் ஒவ்வொரு வகைப்பாடும் கீழ்க்கண்டவாறு விவரிக்கப்பட்டுள்ளது.

i. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்

இச்சாலைகள், பெரும் துறைமுகங்கள், மாநிலத் தலைநகரங்கள், பெரிய தொழிற்சாலைகள் மற்றும் சுற்றுலா மையங்கள் ஆகியவைகளை இணைக்கும் வண்ணம் நாட்டின் நீளவாக்கிலும், அகலவாக்கிலும் சென்றிடும் மிக முக்கியமான சாலையாகும்.

நாட்டின் தொழில் வளர்ச்சி விரைவுபடுத்தப்பட்டு வருவதால்.

[2003 ஏப்ரல் 7]

தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் போக்குவரத்து பெருகி வருவதைக் கருத்தில் கொண்டு மைய அரசு இப்போக்குவரத்தின் பெருக்கத்திற்கு ஏற்ப தேசிய நெடுஞ்சாலை நேர்ப்பாடுகளில் தடைகளற்ற துரிதமான போக்குவரத்தை உறுதி செய்வதற்காக நவீன தொழில்நுட்பங்களையும், மேலாண் தொழில் நுணுக்கங்களையும் கடைப்பிடித்து, தேவைப்படும் இடங்களில் இடவசதிக்கேற்றபடி ஓடுதளங்களை அகலப்படுத்துதல், போக்குவரத்துத் தரங்களைப் பிரித்தனுப்புதல், புறவழிச் சாலைகள் அமைத்தல், பாலங்கள் கட்டுதல், இருப்புப்பாதைக் கடவுகளில் மேம்பாலம் அல்லது கீழ்ப்பாலம் அமைத்தல் போன்ற நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. தமிழ்நாடு அரசு இப்பணிகளின் செயலாக்கத்திற்கு உதவிடும் வகையில் தேவையான அடிப்படை விவரங்களை மைய அரசுக்குத் தருவதோடு, தேசிய நெடுஞ்சாலை நேர்ப்பாடுகளில் இடவசதிக்கேற்றபடி நான்கு வழிப்பாதையாக, அறு வழிப்பாதையாக சாலையை அகலப்படுத்திட, சிமென்ட் கான்கிரீட் ஓடுதளம் அமைக்க ஆலோசனைகளையும் வழங்கி வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் பெருக்கத்திற்கு தமிழ்நாடு அரசு மிகுந்த ஆர்வம் காட்டி தூண்டுகோலாக இருந்து வருகிறது. தற்போது தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் நீளம் 3850 கி.மீ. அளவில் உள்ளது.

ii. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

மாவட்டத் தலைமையிடங்கள், மாநிலத்தின் முக்கிய நகரங்கள், மாநிலத்திலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் அண்டை மாநிலங்களில் உள்ள நெடுஞ்சாலைகள் ஆகியவைகளை இணைக்கும் முக்கிய நெடுஞ்சாலைகள் இதில் அடங்கும்.

மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளமான 7163 கி.மீ. சாலைகளில், 2050 கி.மீ. ஒரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 936 கி.மீ. இடை வழித்தட சாலைகளாகவும், 3980 கி.மீ. இரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 197 கி.மீ. பல வழித்தட சாலைகளாகவும் உள்ளன. ஒரு வழி மற்றும் இடை வழித்தடங்கள் கொண்ட அனைத்து சாலைகளையும் இரு வழித்தட சாலைகளாக அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்தவும் தற்போது இரு வழித்தடமாகவும் பல வழித் தடமாகவும் உள்ள சாலைகளில், தேவைப்படும் இடங்களில் நேர்ப்பாடுகளை மேம்படுத்தவும் இந்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

2003 ஏப்ரல் 7]

iii. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

மாவட்டத்தின் உற்பத்தி மையங்கள் மற்றும் சந்தை மையங்கள் ஆகியவற்றிற்குச் செல்லும் சாலைகள், இந்த மையங்களை ஒன்றோடொன்று மற்றும் முக்கியமான நெடுஞ்சாலைகளோடு இணைக்கும் சாலைகள் ஆகியவை இதில் அடங்கும். மேலும் வட்டத் தலைமையிடங்கள் மற்றும் மாவட்டத் தலைமையிடத்தை இணைக்கின்றன. மாவட்ட பெரிய சாலைகளின் மொத்த நீளமான 7362 கி.மீ. சாலைகளில் 4797 கி.மீ. ஒரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 757 கி.மீ. இடை வழித்தட சாலைகளாகவும், 1761 கி.மீ. இரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 47 கி.மீ. பல வழித்தட சாலைகளாகவும் உள்ளன. மாவட்ட பெரிய சாலைகள், மாவட்டத்தின் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான வள ஆதாரங்களை எடுத்துச் செல்லப் பெரிதும் உதவுவதால் தமிழ்நாடு அரசு ஒரு வழித்தட மற்றும் இடை வழித்தட சாலைகளை இடவசதி மற்றும் நிதிநிலைமைக்கேற்ப இரு வழித்தட சாலைகளாக விரிவுபடுத்தவும் மற்றும் இரு வழி மற்றும் பல வழித் தடசாலைகளை நேர்ப்படுத்தி மேம்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

iv. மாவட்ட இதர சாலைகள்

கிராமப்புற உற்பத்தி மையங்களையும், விற்பனை மையங்களையும் இணைக்கும் சாலைகள், வட்டத் தலைமையிடங்களை இணைக்கும் சாலைகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் தலைமையிடங்கள் மற்றும் இதர பிரதான சாலைகளை இணைக்கும் சாலைகள் ஆகியன இதில் அடங்கும். இன்றைய நிலையில் மாவட்ட இதர சாலைகளின் மொத்த நீளமான 40,963 கிலோ மீட்டரில் மிகக் குறைந்த அளவேயான 898 கி.மீ. இடை வழித்தட சாலைகளாகவும், 680 கி.மீ. சாலைகள் மட்டும் இரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 37 கி.மீ. சாலைகள் பல வழித்தட சாலைகளாகவும் உள்ளன. ஊரகப் பகுதிகளின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இச்சாலைகள் அடிப்படையாக விளங்குவதால், நிதி நிறுவனங்களின் கடன் வசதியைப் பயன்படுத்தி மற்றும் அரசின் பங்கினை அளித்து பழுதடைந்த நிலையில் உள்ள 27,892 கி.மீ. நீளமுள்ள ஒரு வழித்தடப் பகுதிகள், 679 கி.மீ. இடை வழித்தடப் பகுதிகள் மற்றும் 26 கி.மீ. பல வழித்தடப் பகுதிகளைச் சீரமைக்கவும், 483 கி.மீ. நீளமுள்ள இரு வழித்தடச் சாலைகளை புதுப்பித்து தேவைப்படும் இடங்களில் நேர்ப்பாடுகளை மேம்படுத்தவும் இந்த அரசு மிகுந்த ஆர்வம் கொண்டுள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 7]

தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் போக்குவரத்து பெருகி வருவதைக் கருத்தில் கொண்டு மைய அரசு இப்போக்குவரத்தின் பெருக்கத்திற்கு ஏற்ப தேசிய நெடுஞ்சாலை நேர்ப்பாடுகளில் தடைகளற்ற துரிதமான போக்குவரத்தை உறுதி செய்வதற்காக நவீன தொழில்நுட்பங்களையும், மேலாண் தொழில் நுணுக்கங்களையும் கடைப்பிடித்து, தேவைப்படும் இடங்களில் இடவசதிக்கேற்றபடி ஓடுதளங்களை அகலப்படுத்துதல், போக்குவரத்துத் தரங்களைப் பிரித்தனுப்புதல், புறவழிச் சாலைகள் அமைத்தல், பாலங்கள் கட்டுதல், இருப்புப்பாதைக் கடவுகளில் மேம்பாலம் அல்லது கீழ்ப்பாலம் அமைத்தல் போன்ற நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. தமிழ்நாடு அரசு இப்பணிகளின் செயலாக்கத்திற்கு உதவிடும் வகையில் தேவையான அடிப்படை விவரங்களை மைய அரசுக்குத் தருவதோடு, தேசிய நெடுஞ்சாலை நேர்ப்பாடுகளில் இடவசதிக்கேற்றபடி நான்கு வழிப்பாதையாக, அறு வழிப்பாதையாக சாலையை அகலப்படுத்தி, சிமென்ட் கான்கிரீட் ஓடுதளம் அமைக்க ஆலோசனைகளையும் வழங்கி வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் பெருக்கத்திற்கு தமிழ்நாடு அரசு மிகுந்த ஆர்வம் காட்டி தூண்டுகோலாக இருந்து வருகிறது. தற்போது தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் நீளம் 3850 கி.மீ. அளவில் உள்ளது.

ii. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

மாவட்டத் தலைமையிடங்கள், மாநிலத்தின் முக்கிய நகரங்கள், மாநிலத்திலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் அண்டை மாநிலங்களில் உள்ள நெடுஞ்சாலைகள் ஆகியவைகளை இணைக்கும் முக்கிய நெடுஞ்சாலைகள் இதில் அடங்கும்.

மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளமான 7163 கி.மீ. சாலைகளில், 2050 கி.மீ. ஒரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 936 கி.மீ. இடை வழித்தட சாலைகளாகவும், 3980 கி.மீ. இரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 197 கி.மீ. பல வழித்தட சாலைகளாகவும் உள்ளன. ஒரு வழி மற்றும் இடை வழித்தடங்கள் கொண்ட அனைத்து சாலைகளையும் இரு வழித்தட சாலைகளாக அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்தவும் தற்போது இரு வழித்தடமாகவும் பல வழித் தடமாகவும் உள்ள சாலைகளில், தேவைப்படும் இடங்களில் நேர்ப்பாடுகளை மேம்படுத்தவும் இந்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது.

2003 ஏப்ரல் 7]

iii. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

மாவட்டத்தின் உற்பத்தி மையங்கள் மற்றும் சந்தை மையங்கள் ஆகியவற்றிற்குச் செல்லும் சாலைகள், இந்த மையங்களை ஒன்றோடொன்று மற்றும் முக்கியமான நெடுஞ்சாலைகளோடு இணைக்கும் சாலைகள் ஆகியவை இதில் அடங்கும். மேலும் வட்டத் தலைமையிடங்கள் மற்றும் மாவட்டத் தலைமையிடத்தை இணைக்கின்றன. மாவட்ட பெரிய சாலைகளின் மொத்த நீளமான 7362 கி.மீ. சாலைகளில் 4797 கி.மீ. ஒரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 757 கி.மீ. இடை வழித்தட சாலைகளாகவும், 1761 கி.மீ. இரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 47 கி.மீ. பல வழித்தட சாலைகளாகவும் உள்ளன. மாவட்ட பெரிய சாலைகள், மாவட்டத்தின் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான வள ஆதாரங்களை எடுத்துச் செல்லப் பெரிதும் உதவுவதால் தமிழ்நாடு அரசு ஒரு வழித்தட மற்றும் இடை வழித்தட சாலைகளை இடவசதி மற்றும் நிதிநிலைமைக்கேற்ப இரு வழித்தட சாலைகளாக விரிவுபடுத்தவும் மற்றும் இரு வழி மற்றும் பல வழித் தட சாலைகளை நேர்ப்படுத்தி மேம்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

iv. மாவட்ட இதர சாலைகள்

கிராமப்புற உற்பத்தி மையங்களையும், விற்பனை மையங்களையும் இணைக்கும் சாலைகள், வட்டத் தலைமையிடங்களை இணைக்கும் சாலைகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் தலைமையிடங்கள் மற்றும் இதர பிரதான சாலைகளை இணைக்கும் சாலைகள் ஆகியன இதில் அடங்கும். இன்றைய நிலையில் மாவட்ட இதர சாலைகளின் மொத்த நீளமான 40,963 கிலோ மீட்டரில் மிகக் குறைந்த அளவையான 898 கி.மீ. இடை வழித்தட சாலைகளாகவும், 680 கி.மீ. சாலைகள் மட்டும் இரு வழித்தட சாலைகளாகவும், 37 கி.மீ. சாலைகள் பல வழித்தட சாலைகளாகவும் உள்ளன. ஊரகப் பகுதிகளின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இச்சாலைகள் அடிப்படையாக விளங்குவதால், நிதி நிறுவனங்களின் கடன் வசதியைப் பயன்படுத்தி மற்றும் அரசின் பங்கினை அளித்து பழுதடைந்த நிலையில் உள்ள 27,892 கி.மீ. நீளமுள்ள ஒரு வழித்தடப் பகுதிகள், 679 கி.மீ. இடை வழித்தடப் பகுதிகள் மற்றும் 26 கி.மீ. பல வழித்தடப் பகுதிகளைச் சீரமைக்கவும், 483 கி.மீ. நீளமுள்ள இரு வழித்தடச் சாலைகளை புதுப்பித்து தேவைப்படும் இடங்களில் நேர்ப்பாடுகளை மேம்படுத்தவும் இந்த அரசு மிகுந்த ஆர்வம் கொண்டுள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 7]

பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள், சாலை மேம்பாலங்கள் மற்றும் சாலைக் கீழ்ப்பாலங்கள்

சாலைகளின் நேர்ப்பாடுகளில் நீர் ஆதாரங்களோ, புகைவண்டிப் பாதைகளோ குறுக்கிடுவது இயற்கையானதாகும். எனவே, இந்த இடர்ப்பாடுகளைத் தவிர்ப்பதற்காக, பாலங்கள், தரைப் பாலங்கள், சிறு பாலங்கள், சாலை மேம்பாலங்கள் மற்றும் சாலைக் கீழ்ப்பாலங்கள் ஆகியவற்றை இடவசதிக்கேற்றபடி கட்டும் பணியையும் நெடுஞ்சாலைத் துறை செய்து வருகிறது.

அரசு சாலைகளில் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் கட்டப்பட்டுள்ள பல பாலங்கள் மிகவும் பழுதடைந்து திரும்பக் கட்டப்பட வேண்டிய நிலையில் உள்ளதென ஆய்வில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. இப்பாலங்களை நிதிநிலைமைக்கேற்றபடி படிப்படியாகத் திரும்பக் கட்டுவதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. இதன் அடிப்படையில் காவிரிப் பாசன மாவட்டங்களில் அரசு சாலைகளில் பழுதடைந்த 204 பாலங்களைத் திரும்பக் கட்ட அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இவற்றில், மாவட்ட இதர சாலைகளில் உள்ள 94 பாலங்கள் நபார்டு வங்கி நிதியுதவியுடனும், மாநில சாலைகளில் உள்ள 27 பாலங்கள் மத்திய சாலை நிதித் திட்டத்திலும், மாவட்ட பெரிய சாலைகளில் உள்ள 48 பாலங்கள் நபார்டு வங்கி நிதியுதவியுடனும், திரும்பக் கட்டப்பட உத்தேசிக்கப்பட்டு அதற்கான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இவை தவிர, மக்கள் பிரதிநிதிகளின் வேண்டுகோளின்படியும் ஏராளமான புதிய பாலங்கள் கட்டப்பட வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டுள்ளது.

அரசு சாலைகளில், ஒரு இலட்சம் மற்றும் அதற்கும் மேற்பட்ட இரயில் ஊர்தி அலகுகள் கொண்ட இருப்புப்பாதைக் கடவுக்குப் பதிலாக சாலை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டும் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. நிதி வளம் மற்றும் பணிகளின் முக்கியத்துவம் ஆகியவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு, முன்னுரிமை அடிப்படையில், இருப்புப்பாதைப் பணிகள் திட்டத்தில் இப்பணிகள் சேர்க்கப்படுகின்றன. அணுகு சாலைகள் உட்பட சாலை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுவதற்காகும் செலவை மாநில அரசும், மைய அரசின் இருப்புப்பாதைகள் அமைச்சகமும் சமமாக 50:50 என்ற விகிதத்தில் ஏற்கின்றன. 2002-2003 ஆம் ஆண்டிற்கான இருப்புப்பாதைப் பணிகள் திட்டத்தில் சேர்த்து ஒப்பளிப்பு செய்யக் கோரி 26 பாலப் பணிகள் இரயில்வே அமைச்சகத்திற்குப் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளன.

2003 ஏப்ரல் 7]

III. நடைபெற்று வரும் திட்டங்கள்

கொள்கை வரைமுறைப் பகுதியில் விளக்கப்பட்ட நோக்கத்தினை அடையும் பொருட்டு பின்வரும் திட்டங்களை 2003-2004-ல் செயல்படுத்திடத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

1. தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மூலப் பணிகள் மற்றும் பராமரிப்பு

தமிழகத்தில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 3,850 கி.மீ. ஆகும். மத்திய அரசால் ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் நிதியினைக் கொண்டு மாநிலத்திலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில், முன்னேற்றப் பணிகள், பராமரிப்பு மற்றும் புதுப்பித்தல் ஆகிய பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. 2003-2004 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆண்டுத் திட்டத்தில் ரூ.170.00 கோடி மதிப்பீட்டில் திட்டப் பணிகளை மேற்கொள்ள மத்திய அரசின் சாலைப் போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலை அமைச்சகம் ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது. 2003-2004 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆண்டுத் திட்டத்தில் ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்ட பணிகளுக்கு விரிவான மதிப்பீடுகள் தயாரிக்கும் பணி நடைபெற்று வருகிறது.

இது தவிர, தங்க நாற்கரம் மற்றும் வடக்கு, தெற்குப் பகுதிகளை இணைக்கும் மேம்பாட்டுத் திட்டங்களின்கீழ், தமிழ்நாட்டிலுள்ள கீழ்க்காணும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளை நான்கு/அறு வழிப்பாதைகளாக அகலப்படுத்தும் பணி இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணைக் குழுமத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

நான்கு பெருநகரங்களை இணைக்கும் தங்க நாற்கரத் திட்டம்

i. தே.நெ.4 (பூந்தமல்லி-காஞ்சிபுரம்-வாலாஜா பிரிவு)	93.00 கி.மீ.
ii. தே.நெ.5. (சென்னை-கொல்கத்தா சாலை)	42.00 கி.மீ.
iii. தே.நெ.7 (ஓசூர்-கிருட்டிணகிரி பிரிவு)	45.40 கி.மீ.
iv. தே.நெ.46 (கிருட்டிணகிரி-வாணியம்பாடி-பள்ளிகொண்டா-வாலாஜா பிரிவு)	143.00 கி.மீ.
மொத்தம்	323.40 கி.மீ.

[2003 ஏப்ரல் 7]

வடக்கு-தெற்குப் பகுதிகளில் காவ்மீரையும், கன்னியாகுமரியையும் , இணைக்கும் திட்டம்

- i. தே.நெ.7 (பெங்களுர்-சேலம்-மதுரை பிரிவு) : 362 கி.மீ.
- ii. தே.நெ.7 (மதுரை-கன்னியாகுமரி பிரிவு) : 232 கி.மீ.
- iii. தே.நெ.47 (சேலம்-கொச்சி பிரிவு) : 182 கி.மீ.

மொத்தம்

776 கி.மீ.

மேற்காணும் பணிகள் தவிர, தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 45-ல் கி.மீ. (7/0-122/0-ல் (55 கி. மீ.) உள்ள சாலைப் பகுதியினை நான்கு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல் மற்றும் கி.மீ. 27/8-67/0-ல் (39.20 கி.மீ.) உள்ள சாலைப் பகுதியினை உறுதிப்படுத்துதல் போன்ற பணிகளையும் வருடாந்திர சுட்டுதல், நிர்வகித்தல், ஒப்படைத்தல் (BOT Annuity Scheme) முறையில், தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணைக் குழுவும் மேற்கொண்டு செயல்படுத்தி வருகிறது.

ஆக, தமிழ்நாட்டில் மொத்தம் உள்ள 3850 கி.மீ. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுள், 1194 கி.மீ. நீளமுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் நான்கு/அறு வழிப்பாதைகளாக மேம்பாடு செய்யப்பட உள்ளன. இதில் 450 கி.மீ. நீள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளில் பணிகள் நடைபெற்று பல்வேறு முன்னேற்ற நிலைகளில் உள்ளன.

2. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

மாநிலத்தில் தற்போதுள்ள மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் நீளம் 7163 கி.மீ. ஆகும். ஒரு வழித்தடமாகவும் இடை வழித்தடமாகவும் உள்ள சாலைப் பகுதிகளையும் இரு வழித்தட சாலைகளாக அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல், தற்போது இரு வழித்தடமாகவும், பல் வழித்தடமாகவும் உள்ள சாலைகளை உறுதிப்படுத்தி மேம்படுத்துதல் போன்ற பணிகளை வரும் மூன்று ஆண்டுகளில் மாண்புமிகு முதல்வரின் நெடுஞ்சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் படிப்படியாக செயல்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் (2003-2004) மொத்தம் ரூ.503 லட்சம் மதிப்பீட்டில் 14 பாலங்களைத் திரும்பக் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

2003 ஏப்ரல் 7]

2003-2004 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இப்பணிகளுக்கு ரூ.4.72 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

3. மாவட்ட பெரிய சாலைகள்

இன்றைய நிலவரப்படி மாவட்ட பெரிய சாலைகளின் மொத்த நீளம் 7362 கி.மீ. ஆகும். ஒரு வழித்தடமாகவும், இடை வழித்தடமாகவும் உள்ள மாவட்ட பெரிய சாலைகளையும் அகலப்படுத்தி உறுதிப்படுத்துதல், இரு வழித்தடமாகவும், பல வழித்தடமாகவும் உள்ள மாவட்ட பெரிய சாலைகளை உறுதிப்படுத்தி மேம்படுத்துதல் போன்ற பணிகளை வரும் மூன்று ஆண்டுகளில், படிப்படியாக மாண்புமிகு முதல்வரின் நெடுஞ்சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.6.22 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

4. மாவட்ட இதர சாலைகள்

தற்போதுள்ள மாவட்ட இதர சாலைகளின் மொத்த நீளம் 40963 கி.மீ. பழுதடைந்த நிலையில் உள்ள ஒரு வழித்தட சாலைகள், இடை வழித்தட சாலைகள், பல வழித்தட சாலைகள் ஆகியவற்றை சீரமைத்தல், இரு வழித்தட சாலைகளைப் புதுப்பித்து மேம்படுத்துதல் போன்ற பணிகளை வரும் மூன்று ஆண்டுகளில், மாண்புமிகு முதல்வரின் நெடுஞ்சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் படிப்படியாக மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.1.34 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

5. பாலங்கள்

(i) அரசு சாலைகளில் பழுதடைந்த பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்

கடந்த ஆண்டுகளில் எடுக்கப்பட்ட நிலுவையில் உள்ள பாலப் பணிகள் யாவும் முடிவாகும் தறுவாயில் உள்ளன.

பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் (2003-2004) மாவட்ட பெரிய சாலைகளில் ரூ.397 லட்சம் மதிப்பீட்டுத் தொகையில் 12 பாலங்களைத் திருப்பிக் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 7]

2003-2004 வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.3.30 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதைக் கடவுகளுக்குப் பதிலாக சாலை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுதல்

உத்தமர்கோயில் அருகே இருப்புப்பாதைக் கடவு எண் 246 மற்றும் திருவரங்கத்தில் கடவு எண் 241-ல் மேற்கொள்ளப்பட்ட சாலை மேம்பாலங்கள் செய்து முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. தென்னூர் சாலையில் கடவு எண் 84 மற்றும் ஹீபர் சாலையில் கடவு எண் 85ல் நடைபெற்று வரும் சாலை மேம்பாலப் பணிகளை 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் செய்து முடிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பாலப் பணிகள் ஹட்கோ நிதியுதவியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இப்பணிகளுக்காக ரூ.62.04 கோடியை ஒப்பளிப்பு செய்துள்ள ஹட்கோ நிறுவனம் இதுவரை ரூ.40.46 கோடியை விடுவித்துள்ளது.

குரோம்பேட்டை இரயில் நிலையம் அருகில், எம்.ஐ.டி. கேட் அருகில், இருப்புப்பாதைக் கடவு எண் 28-ல் நடைபெற்று வரும் சாலை மேம்பாலப் பணி 2003-2004-ல் முடிவடையும்.

2003-2004 வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.13.11 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

(iii) ஹட்கோ நிதியுதவியுடன் சாலை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுதல்

மாநிலத்தின் பல்வேறு பகுதிகளில், தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதைக் கடவுகளுக்குப் பதிலாக 36 சாலை மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்களை ரூ.513.92 கோடி மதிப்பீட்டில் கட்டுவதற்கு அரசு நிர்வாக ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது. இப்பணிகளில் சென்னைக் கடற்கரை சந்திப்பிற்கும், தாம்பரம் இரயில் நிலையத்திற்கும் இடையே அகல இருப்புப் பாதையாக மாற்றும் திட்டத்தின்கீழ் கட்ட உத்தேசித்துள்ள 6 மேம்பாலங்கள்/கீழ்ப்பாலங்களும் அடங்கும். இப்பணிகளுக்காக ஹட்கோ நிதி நிறுவனத்திடமிருந்து ரூ.200 கோடியினைக் கடனாக பெறவும் அரசு அனுமதித்துள்ளது.

மேலே குறிப்பிட்ட பாலப் பணிகளுள், 10 பணிகள் நல்ல முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. இதர பணிகள் செயலாக்கத்தின் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன.

2003 ஏப்ரல் 7]

2003-2004 வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.45.46 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

6. வேளாண்மை மற்றும் ஊரக வளர்ச்சிக்கான தேசிய வங்கியின் கடனுதவியுடன் அரசு சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல் மற்றும் புதிய பாலங்களைக் கட்டுதல்/பழுதடைந்த பழைய பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்

நபார்டு வங்கியின் கடனுதவியுடன் ஊரக உள்கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி எண் II முதல் VII வரையில், மாவட்ட பெரிய சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட இதர சாலைகள் மேம்படுத்தும் பணிகளும் மற்றும் இச்சாலைகளில் புதிய பாலங்கள் கட்டும் பணிகள்/பழைய பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டும் பணிகளும் கடந்த ஆண்டுகளில் மேற்கொள்ளப்பட்டன. இதுவரை, ரூ.299.17 கோடி மதிப்பீட்டில் 4346.53 கி.மீ. நீளச் சாலைகளை மேம்படுத்தும் பணிகளும், ரூ.255.98 கோடி மதிப்பீட்டில் 384 பாலங்கள் கட்டுதல்/திரும்பக் கட்டுதல் பணிகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவற்றில் கடந்த 2002-2003 ஆம் ஆண்டு வரை 4190.96 கி.மீ. நீளத்திற்கான சாலைகளை மேம்படுத்தும் பணிகளும், 275 பாலங்கள் கட்டுதல்/திரும்பக் கட்டுதல் பணிகளும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சிய சாலை மற்றும் பாலப் பணிகள் பல்வேறு நிலையில் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன.

2002-2003-ல் ஊரக உள்கட்டமைப்பு வளர்ச்சி நிதி VIII-இன்கீழ் ரூ.101.17 கோடி மதிப்பீட்டில் 945.22 கி.மீ. மாவட்ட இதர சாலைகளை மேம்பாடு செய்யும் இன்னொரு திட்டத்திற்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதில் 201.10 கி.மீ. நீள 28 சாலைப் பணிகள் செய்து முடிக்கப்பட்டு, மீதமுள்ள பணிகள் நல்ல முன்னேற்றத்தில் உள்ளன.

ரூ.50.01 கோடி மதிப்பீட்டில் 31 சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல் மற்றும் III பாலங்களைக் கட்டுதல் போன்ற பணிகளை மேற்கொள்ள உத்தேசித்து, அதற்கான செயல் திட்டம் ஒன்று நபார்டு வங்கிக்கு அனுப்பப்பட்டு ஆய்வு நிலையில் உள்ளது. ரூ.64.96 கோடி மதிப்பீட்டில் 243 சாலைகளை மேம்படுத்தவும், 7 பாலங்களைக் கட்டவும் இன்னொரு கருத்துரு தயார் செய்யப்பட்டு நபார்டு வங்கியின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 7]

இவை தவிர, இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் வைகை தரைப் பாலம் சாலை கி.மீ. 0/10-1/2-ல் (நதிப் பாலம்) ரூ.4 கோடி செலவில் ஓர் உயர் மட்டப் பாலம் கட்டும் பணிக்கு ஒப்பளிப்பு அளிக்கக் கோரி தனியானதொரு கருத்துரு நபார்டு வங்கிக்கு அனுப்பப்பட்டு, வங்கியின் தீவிர பரிசீலனையில் இருந்து வருகிறது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டில் நிதி ஒதுக்கீடு ரூ.120.00 கோடி ஆகும்.

7. சிறப்புப் பகுதிகளில் சாலைகள்

(i) சர்தார் படேல் சாலையில் (காந்தி மண்டபம்) மத்திய கைலாசத்திற்கும்-கிழக்குக் கடற்கரை சாலைக்கும் இடையில் உள்ள நெடுஞ்சாலையை ஒரு விரைவுப் பாதையாக மாற்றுதல்

சர்தார் படேல் சாலையில் (காந்தி மண்டபம்) மத்திய கைலாசத்திற்கும்-கிழக்குக் கடற்கரை சாலைக்கும் இடையில் உள்ள நெடுஞ்சாலையை ஒரு விரைவுப் பாதையாக மாற்ற வேண்டும் என்பது, தகவல் தொழில்நுட்ப நிறுவனங்களின் நீண்ட காலக் கோரிக்கையாக இருந்து வந்துள்ளது. ரூ.70 கோடி செலவில், உலகத் தரம் வாய்ந்த 6 வழி விரைவுப் பாதைத் திட்டத்தைச் செயற்படுத்த, தகவல் தொழில்நுட்ப விரைவுப் பாதை நிறுவனம் (ITEL) என்ற பெயரில் சிறப்பு நோக்க அமைப்பு ஒன்றை (Special purpose vehicle) ஏற்படுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் நடப்பாண்டில் பொதுத் துறை-தனியார் துறை பங்கேற்கும் வகையில் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு நிறுவனத்தால் (TNRDC) நிறைவேற்றப்படும். இந்தப் பெருமுயற்சி, தகவல் தொழில்நுட்பக் கட்டமைப்பின் (I.T. Corridor) விரைந்த வளர்ச்சியை உறுதி செய்யும்.

(ii) புறவழிச் சாலைகள் மற்றும் ஆரச் சாலைகள்

போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்ப்பதற்குத் புறவழிச் சாலைகள் மற்றும் ஆரச் சாலைகள் அமைப்பது அத்தியாவசியமாகிறது. இதனைக் கருத்தில் கொண்டு இராமநாதபுரம், தேனி, திருவள்ளூர் ஆகிய நகரங்களில் புறவழிச் சாலைகள் அமைக்கும் சாத்தியக்கூறு அறிக்கை தயார் செய்யக் கருதப்பட்டுள்ளது. மதுரை நகரை வந்தடையும் ஆரச் சாலைகளை மேம்படுத்தும் பணிகளுக்காக ஹட்கோ கடனுதவியுடன் ரூ.112 கோடி மதிப்பீட்டில் பணிகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன. இத்திட்டத்தில் 12 சாலைப் பணிகளும், ஒரு உயர்மட்டப் பாலப் பணியும், ஒரு சாலை மேம்பாலப்

2003 ஏப்ரல் 7]

பணியும் அங்கும். இப்பணிகளுள், 12 சாலைப் பணிகளும் 2003-2004-ல் முழுமையாக செய்து முடிக்கப்பட்டுவிடும் நிலையில் நல்ல முன்னேற்றத்திலுள்ளன. இரண்டு பாலப் பணிகளும் ஒப்பந்தம் மற்றும் வடிவமைப்பு போன்ற ஆரம்பக் கட்ட நிலையில் உள்ளன. இப்பணிகளுக்கு ரூ.100.00 கோடி அளவில் நிதியுதவி அளிக்க ஹட்கோ ஒப்புக்கொண்டுள்ளது.

மேலும் சேலம், கோவை, திருச்சி, திருநெல்வேலி மற்றும் நாகர்கோவில் நகரங்களை வந்தடையும் அரசு சாலைகளை அமைக்கும் திட்டங்களுக்கான சாத்தியக்கூறு அறிக்கை தயார் செய்யப்படவுள்ளது.

இப்பணிகளுக்கென 2003-2004 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.67.55 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

(iii) பன்மாநில சாலைகள் இணைப்புத் திட்டம்

ரூ.2.23 கோடி மதிப்பீட்டில் ஒரு சாலைப் பணி மற்றும் இரு பாலப் பணிகளை பன்மாநில முக்கியத்தாவம் வாய்ந்த திட்டத்தின்கீழ் மேற்கொள்ள மத்திய அரசால் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகள் 2003-2004-ல் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

இப்பணிகளுக்கென 2003-2004ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.2.24 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

8. சிறப்பு சாலைத் திட்டங்கள்

(i) தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்

1995-ல் தமிழ்நாடு அரசு, உலக வங்கியின் உதவியை, தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்திற்காகக் கோரியது. இத்திட்டத்திற்கான திட்ட அறிக்கையைத் தயார் செய்யவும், திட்டத்தை செயல்படுத்தவும் உலக வங்கி நிதி உதவி செய்ய முன்வந்துள்ளது. 13 புறவழிச் சாலைகளைக் கொண்ட 732 கி.மீ. நீளச் சாலைகளுக்கு மதிப்பாய்வு செய்து முடிக்கப்பட்டுள்ளது. மத்திய அரசின் சுற்றுச்சூழல் மற்றும் வன அமைச்சகத்தின் சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பின்மைக்கான சான்று அனைத்து கட்டப் பணிகளுக்கும் பெறப்பட்டுள்ளன. தனி சுற்றுச் சூழல் ஆய்வுப் பணி, ஆலோசகருக்கு அளிக்கப்பட்டு செய்து முடிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒருங்கமைந்த சுற்றுச்சூழல் நிர்வாகத்துடன் கூடிய மறு வாழ்வுக்கான திட்டம் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ளது.

[2003 ஏப்ரல் 7]

இத்திட்டத்திற்கான நிலங்களைக் கையகப்படுத்தவும், திட்டத்தால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு மறு குடியேற்றம் மற்றும் மறு வாழ்வுக்கான செயல் திட்டங்களை மேற்கொள்ளவும் தனி வருவாய் அலுவலர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இதேபோல் திட்ட செயலாக்கப் பிரிவில் மர வகைகள் மற்றும் விலங்குகளைப் பாதுகாக்க தனி அலுவலரும், துறைக்கு அப்பாற்பட்ட சுற்றுப்புறச் சூழல் சிறப்பு அலுவலரும், நிதி மேலாளரும் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். உலக வங்கியால் திட்ட மதிப்பீடு மார்ச் 2003-ல் முடிக்கப்பட்டுள்ளது. கடன் பெற பேச்சுவார்த்தையும் ஒப்புதலும் ஏப்ரல் 2003-ல் முடிவடையும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதன் பின்னர், சாலைப் பணிகள் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படும். இத்திட்டத்திற்கான மொத்த மதிப்பீடு ரூ.2118 கோடியாக இருக்கும்.

இத்திட்டத்தின் 2003-2004 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ.271.72 கோடியாகும்.

(ii) உள்வட்டச் சாலை-சென்னை

வடக்குப் பகுதி மற்றும் தெற்குப் பகுதி உள்வட்டச் சாலையைத் தவிர, மற்ற எல்லாப் பணிகளும் முடிவடைந்துவிட்டன. வடக்கு உள்வட்டச் சாலையில் இரு சிறு பணிகள் தவிர, மற்ற பணிகள் முழுவதுமாக முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. தெற்குப் பகுதி உள்வட்டச் சாலையில் சாலைக் கீழ்ப்பாலப் பணி மற்றும் 4.4 கி.மீ. சாலை அமைக்கும் பணிகள் முடிவடைந்துள்ளன. மீதமுள்ள 5 கி.மீ. சாலைப் பணியில் நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளது. இப்பணியை விரைவில் துவக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. ஹட்கோவிலிருந்து ரூ.65 கோடி கடனுதவிக்கான ஒப்புதல் பெறப்பட்டு, அதில் இதுவரை ரூ.27.85 கோடி விடுவிக்கப்பட்டுள்ளது.

2003-2004 வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.22.73 கோடி நிதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

(iii) கிராமச் சாலைகள் திட்டம் (நபார்டு கடனுதவி மூலமாக)

கிராமங்களே நமது நாட்டின் உயிர்நாடி. கிராமச் சாலைகளே அக்கிராமங்களின் உயிர்த் துடிப்பு. தமிழ்நாட்டில் உள்ள பல கிராமங்களில் வேளாண்மையே முக்கியத் தொழிலாக உள்ளது. எனவே இக்கிராம மக்கள் தங்கள் விவசாய விளைபொருட்களை அருகில் உள்ள நகரங்களுக்கும், விற்பனைக் கூடங்களுக்கும்

2003 ஏப்ரல் 7]

விரைவாக எடுத்துச் செல்ல வசதியாக கிராமச் சாலைகள் அனைத்தையும் அனைத்துப் பருவத்திற்கும் ஏற்றவாறு மேம்படுத்துவது மிகவும் முக்கியமானதும், அவசியமானதும் ஆகும். கிராமச் சாலைகள் கீழ்க்கண்ட மூன்று திட்டங்களின்கீழ் தார்ச் சாலைகளாக மேம்படுத்தப்படுகின்றன:

(அ) கிராமச் சாலைகள் திட்டம்

(ஆ) சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம்

(இ) பேருந்து வழித்தட மேம்பாட்டுத் திட்டம்

(அ) கிராமச் சாலைகள் திட்டம்

கீழ்க்காணும் குறியீடுகளின் அடிப்படையில் இத்திட்டத்தின்கீழ் புதிய சாலைகள் அமைக்கும் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- * கிராமத்தின் மொத்த மக்கள் தொகை, 1999 ஆம் ஆண்டின் மக்கள் தொகைக் கணக்கீட்டின்படி 500-க்கு மேற்பட்டதாக இருக்க வேண்டும்.
- * அமைக்கப்பட வேண்டிய சாலைகளின் நீளம் 1.60 கி.மீ. நீளத்திற்கு மேல் இருக்க வேண்டும்.
- * ஏற்கெனவே, மேற்படி கிராமங்கள் தார்ச் சாலைகளினால் இணைப்பு பெற்று இருத்தல் கூடாது.

500 முதல் 1000 வரை மக்கட்தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலைகள் அமைக்கும் பணி 1-4-1999 முதல் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. 500 முதல் 1000 வரை மக்கட்தொகை கொண்ட கிராமங்களுள், அனைத்து பருவத்திற்கும் ஏற்ற சாலை வசதிகள் இல்லாத கிராமங்கள் 4986 என கண்டறியப்பட்டது. 2002-2003 வரை 764 கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலை வசதி செய்து தரப்பட்டுள்ளது. 2003-2004-ல் மேலும் 120 கிராமங்களில் 500 கி.மீ. அளவுக்கு சாலைகள் அமைக்கவும், 10 பாலங்கள் கட்டவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. எஞ்சிய கிராமங்களுக்குப் படிப்படியாக இணைப்புச் சாலை வசதி செய்து தரப்படும்.

2003-2004 ஆம் ஆண்டில் இதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ.80 கோடியாகும்.

[2003 ஏப்ரல் 7]

(ஆ) ஆதி-திராவிடர் குடியிருப்புகளுக்கு இணைப்பு சாலை வசதி (சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம்)

கிராம மக்கட்தொகையில் 50 விழுக்காட்டிற்கு அதிகமாக ஆதி-திராவிடர் மக்கட்தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு தார்ச் சாலை வசதி செய்திட இத்திட்டம் வழிவகுக்கிறது. இதுவரை இத்திட்டத்தின் கீழ், 500 முதல் 1,000 வரை மக்கட்தொகை கொண்ட 238 கிராமங்களில் இணைப்புச் சாலை வசதி தரப்பட்டுள்ளது. 2003-2004-ல் மேலும் 50 கிராமங்களில் இணைப்புச் சாலை வசதி செய்து தரப்படவுள்ளது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டில் இதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ.25 கோடியாகும்.

(இ) பேருந்து வழித்தட சாலைகள் மேம்பாட்டுத் திட்டம்

இத்திட்டத்தின்கீழ் 3 ஆண்டுகளுக்கு மேல் பேருந்துகள் இயங்கி வரும் ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு மாவட்ட இதர சாலைகளின் தரத்திற்கு தார்ச் சாலைகளாக மேம்படுத்தப்படுகின்றன.

150 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளையும், 5 பாலப் பணிகளையும், மேற்படி திட்டத்தின்கீழ் 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டில் இதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ.20 கோடியாகும்.

(ஐ) மத்திய அரசின் நிதியுதவியுடன் மேற்கொள்ளப்படும் திட்டங்கள்

(i) மத்திய சாலை நிதித் திட்டம்

பெட்ரோல் மற்றும் டீசல் மீதான சிறப்புத் தீர்வை மூலம் கிடைக்கப்பெறும் நிதியைக் கொண்டு மத்திய சாலை நிதி ஒன்றை, மக்களவையில் நிறைவேற்றப்பட்ட ஒரு சட்டத்தின் மூலமாக மத்திய அரசு தோற்றுவித்துள்ளது. இந்நிதியிலிருந்து 15 விழுக்காடு அளவுக்கு நிதி மாநிலங்களுக்குப் பகிர்ந்தளிக்கப்படுகின்றது. முந்தைய ஆண்டுகளில் ரூ.62.34 கோடியும், 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் ரூ.62.30 கோடியும் மத்திய அரசிடமிருந்து பெறப்பட்டு பணிகள் செய்து முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

இப்பணிகளுக்கு 2003-2004 ஆம் நிதியாண்டில் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ.75 கோடி ஆகும்.

2003 ஏப்ரல் 7]

(ii) மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைச் சாலைகள் வளர்ச்சித் திட்டம்

இத்திட்டம் ஈரோடு, கோயம்புத்தூர், மதுரை, திண்டுக்கல், தேனி, விருதுநகர், திருநெல்வேலி மற்றும் கன்னியாகுமரி ஆகிய 8 மாவட்டங்களில் செயலாக்கப்பட்டு வருகின்றது. இத்திட்டத்தின்கீழ் 2002-2003 ஆம் நிதி ஆண்டில் ரூ.53 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 3 சாலைப் பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.64.26 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

(10) சாலையோரங்களில் நிழல் தரும் மரங்கள்

மாநிலத்தின் சாலையோரங்களில் கனி மற்றும் நிழல் தரும் மரங்கள் தற்போது இலட்சக்கணக்கில் உள்ளன. இதன்மூலம் பெறப்படும் வருவாய், உள்ளாட்சி அமைப்புகளுக்கு சேருகின்றன. சாலையோரங்களில் புதிய மரக்கன்றுகளை நட்டு, பராமரித்து, குறிப்பிட்ட காலத்திற்குப்பின் அவற்றை நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு ஒப்படைக்கும் பொறுப்பை வனத் துறைக்கு அளிக்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

(11) கருவிகளும், தளவாடங்களும்

நெடுஞ்சாலைத் துறையைச் சார்ந்த இயந்திர அலகு, துறையிலுள்ள பல்வேறு கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்களின் பராமரிப்பைக் கவனித்து வருகிறது. சென்னை, புதுக்கோட்டை மற்றும் கோவை ஆகிய இடங்களில் உள்ள பணிமனைகளில் தளவாடங்களின் பெரும் பழுது பார்ப்புப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்களை மட்டுமின்றி, அவற்றுக்கான உதிரி பாகங்களைக் கொள்முதல் செய்வதற்கும், மாநில அளவில் துறையின் அனைத்து அலுவலகங்களுக்குத் தேவைப்படும் விஞ்ஞானக் கருவிகள் மற்றும் இயந்திரங்களைக் கொள்முதல் செய்து விநியோகிப்பதற்கென கருவி மற்றும் தளவாடங்கள் கோட்டம் ஒன்றும் செயல்பட்டு வருகிறது. காலாவதியான, பயன்பாட்டுக்கு அப்பாற்பட்ட கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்கள் பயனற்றதெனக் கழிக்கப்பட்டு, அதற்குப் பதிலாக புதிய கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்களைக் கொள்முதல் செய்யும் நடவடிக்கைகளும் இக்கோட்டத்தால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் 192 தளவாடங்கள் பயனற்றவை என கழிக்கப்பட்டுள்ளன.

[2003 ஏப்ரல் 7]

கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்கள் கொள்முதல் செய்தல் மற்றும் அவற்றின் பராமரிப்பு ஆகியவற்றிற்கு செய்யப்படும் நிதி ஒதுக்கீட்டினை நிர்வகித்து அது தொடர்பான அனைத்துப் பணிகளையும் மேற்கொள்ளும் பொறுப்பு தலைமைப் பொறியாளர் (நெ), இயந்திரவியல் அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் தலைமைப் பொறியாளர் (பொது) அலுவலகம் மற்றும் துறையின் இதர அலுவலகங்களின் உபயோகத்திற்கென ரூ.4.80 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஃபேக்ஸ் இந்திரங்கள், கணினிகள் மற்றும் உள்ளழைப்பு வசதிகள் ஆகியவற்றிற்காக வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

2003-2004 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ.4.82 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

(12) நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்

(i) ஆராய்ச்சி நடவடிக்கைகள்

சென்னையிலுள்ள நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் 1957 ஆம் ஆண்டு நிறுவப்பட்டது. தமிழ்நாட்டில் அமைக்கப்படும் சாலைகள், கட்டப்படும் பாலங்கள் மற்றும் அவற்றின் பராமரிப்புத் தொடர்பான செயல்முறை ஆராய்ச்சிகளை இந்த ஆராய்ச்சி நிலையம் செய்து வருகிறது. கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் ஆராய்ச்சிகளை முழுமையாக மேற்கொள்ளும்வண்ணம், ஆய்வகங்கள் இந்த ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் உள்ளன:

(அ) மண் மற்றும் அடித்தளப் பொறியியல்

(ஆ) கற்கலவை மற்றும் கட்டுமானம்

(இ) நிலக்கில் மற்றும் சரளைக் கற்கள்

(ஈ) போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரவு

இந்நிலையத்தில் மேற்கொள்ளப்படும் ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகளை மேலும் விரிவாக்கும் பொருட்டு, இதர துறை மற்றும் நிறுவனங்கள் அளிக்க முன்வரும் ஆராய்ச்சிப் பணிகளையும் மேற்கொண்டு ஆலோசனை வழங்க உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகள்

2003 ஏப்ரல் 7]

மூலமாகக் கிடைக்கும் பலன்களைக் கொண்டு இந்த ஆராய்ச்சி நிலையத்தை விரிவுபடுத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. துறையில் மேற்கொள்ளப்படும் அனைத்துப் பணிகளுக்கான மதிப்பீடுகளிலும் தரக் கட்டுப்பாடு சோதனைகளுக்கென ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் 1 சதவீதத் தொகையில், 0.50 சதவீதத் தொகை ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கென ஒதுக்கீடு செய்து நவீன ஆராய்ச்சி வசதிகளை உருவாக்கவும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் தற்போது மேற்கொள்ளப்பட்டுவரும் ஆராய்ச்சித் திட்டங்களுடன் உலக அளவில் மிக முக்கியமானதாகவும், தற்போதைய நிலைமைகளுக்குப் பொருத்தமானதாகவும் கருதப்படும் இரு பிரிவுகள் தொடர்பான ஆய்வுகளை 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. ஐ.ஆர்.சி. வெளியிட்டுள்ள எஸ்.பி.53-ன் அடிப்படையில் இரப்பர் கலந்த நிலக்கீலைப் பயன்படுத்தி சாலைகள் அமைக்கும் புதிய தொழில்நுட்பத்தை, தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் திட்டங்களில் மத்திய அரசு அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இது போலவே, தமிழ்நாடு அரசும் மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள பகுதிகளில், இரப்பர் கலந்த நிலக்கீலைக் கொண்டு சாலைகள் அமைக்க முன்வந்துள்ளது. எனினும் இரப்பர் கலந்த நிலக்கீலில் இரப்பரும், நிலக்கீலும் எந்த விகிதாச்சாரத்தில் கலக்கப்பட வேண்டும் என்பது குறித்து நிலையான குறியீடுகள் ஏதும் வரையறுக்கப்படவில்லை. இது குறித்து, ஒரு விரிவான ஆராய்ச்சியினை 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் பிளாஸ்டிக் கழிவுகளைக் கொண்டு சாலை அமைக்கும் நடவடிக்கைகள், மாநிலத்தின் சில பகுதிகளில் சோதனை அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. எனினும் பிளாஸ்டிக் கழிவுகளிலிருந்து சாலை அமைப்பது தொடர்பாக குறியீடுகள் ஏதும் தற்போது வரையறுக்கப்படவில்லை. இத்தகைய பிளாஸ்டிக் கழிவுகளை திறம்பட நிர்வகிக்கும் வகையில், பொறியியல் ரீதியாக ஆய்வு மற்றும் சோதனைகளை மேற்கொண்ட பின்னர், சோதனை முடிவுகளின் அடிப்படையில் குறியீடுகள் நிர்ணயிக்கப்படும். இது குறித்து ஆய்வகத்திலும், பணி இடங்களிலும் முனைப்பான சோதனைகள் மற்றும் ஆராய்ச்சிகள், 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தால் மேற்கொள்ளப்படும். நிலக்கீலுடன் பயன்படுத்தத்தக்க பிளாஸ்டிக் கழிவுகளைக் கண்டறியவும், இயன்ற அளவு இக்கழிவுகளை நன்கு பயன்படுத்திக் கொள்ளவும்

[2003 ஏப்ரல் 7]

ஆய்வகங்களில் பல சோதனைகளை மேற்கொள்ள வேண்டியிருக்கும். பிளாஸ்டிக் கழிவுகள் மூலம் அமைக்கப்பட்ட சாலைகளின் தரம், போக்குவரத்துச் சமையைத் தாங்கும் திறன் போன்ற விவரங்கள் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் உள்ள சோதனை ஓடுபாதை மற்றும் ஆய்வகங்களில் சோதனைகள் நடத்தி சேகரிக்கப்படும். இது குறித்த சோதனை முடிவுகள் அடுத்த நான்கு மாதங்களில் தெரிந்துவிடும்.

2003-2004 வரவு-செலவுத் திட்டம் மதிப்பீட்டில் திட்டப் பணிகளுக்காக ரூ.2.49 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) தரக் கட்டுப்பாடு

துறையில் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகள் செயலாக்கத்தின்போது தரக் கட்டுப்பாடு நடைமுறைகள் அமல்படுத்துவதை உறுதி செய்யவும், பணியிடங்களில் தேவைப்படும் சோதனைகளை மேற்கொள்ளவும் வசதியாக, மாநில அளவில் கூடுதல் ஆய்வு மையங்கள் தேவைப்பட்டதால், தஞ்சாவூர், மதுரை, திருநெல்வேலி மற்றும் கோவை ஆகிய இடங்களில் வட்டார ஆய்வகங்கள் அமைக்கப்பட்டு செயல்பட்டு வருகின்றன. துறையினால் மேற்கொள்ளப்படும் அனைத்துப் பணிகளிலும் தரத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு, நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலைய இயக்குநர் தரக் கட்டுப்பாடு அலுவலராகச் செயல்படுகிறார். தற்போதுள்ள தரக் கட்டுப்பாட்டுப் பிரிவினை மேலும் முனைப்பாகச் செயல்படும் விதத்திலும், அரசுக்குக் கூடுதல் செலவு ஏற்படாத வகையிலும், 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் பலப்படுத்த தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. மதிப்பீடுகளில் தரக் கட்டுப்பாடு சோதனைகளுக்கென ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் 1 சதவீதத் தொகையில் மீதமுள்ள 0.50 சதவீதத் தொகை, தரக் கட்டுப்பாட்டு பிரிவைப் பலப்படுத்த பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படும். இதற்கிடையில், தற்போதுள்ள தரக்கட்டுப்பாடு அலுவலர்களையும், நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலைய அலுவலர்களையும் கொண்டு, தேவைப்படும் தரக் கட்டுப்பாடு சோதனைகளும், சோதனை சரிபார்ப்புகளும், திடீர் ஆய்வுகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

(iii) தகவல் தொகுப்பு வங்கி

துறையில் உள்ள சாலைகள் மற்றும் பாலங்களின் தொழில்நுட்ப விவரங்களையும், புள்ளிவிவரங்களையும் தேவைப்படும்போது

2003 ஏப்ரல் 7]

அறிந்துகொள்ள உதவியாக தகவல் தொகுப்பு வங்கி உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. 728 பெரிய பாலங்கள், 2718 சிறு பாலங்கள் பற்றிய விவரங்களும், 3925 இடங்களில் எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்து கணக்கெடுப்பு விவரங்களும் சேகரிக்கப்பட்டுவிட்டன. 2003-2004 ஆம் ஆண்டில் கணக்கெடுப்பு அலுவலர்கள் மூலமாக கணக்கீடு செய்யும் முறையைக் கைவிட்டு தானியங்கி முறையில் கணக்கீடு செய்யும் கருவி மூலமாக கணக்கெடுப்பு செய்யும் முறையை அமல் செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநில நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் மாவட்ட பெரிய சாலைகளின் மேற்பரப்பு, ஒடுதளத்தின் தரம் மற்றும் மண்ணின் தன்மை போன்ற விவரங்கள் சேகரிக்கப்பட்டு வைக்கப்பட்டுள்ளன. அனைத்து மாவட்ட இதர சாலைகளைப் பற்றிய விவரங்கள் 2003-2004-ல் சேகரிக்கப்படும்.

(iv) பயிற்சித் திட்டம்

துறையில் பணி புரிந்துவரும் பொறியாளர்களுக்கு தொழில்நுட்ப ரீதியாக எழக்கூடிய ஐயங்களைப் போக்கவும், பணிகள் செயலாக்கத்தின்போது எதிர்கொள்ளவேண்டிய அடிப்படைப் பிரச்சினைகளையும், அவைகளைத் தீர்க்க எடுக்கப்படவேண்டிய வழிமுறைகளை விளக்கவும் பயிற்சியளிக்க வேண்டியுள்ளது. தொழில்நுட்ப நூல்களில் விளக்கம் கிடைக்காத நடைமுறைகளைப் பற்றியும் அவர்களுக்கு எடுத்துக் கூறவேண்டிய அவசியம் உள்ளது. பொதுவாக, திட்டமிடல், வடிவமைத்தல், கட்டுமானம் மற்றும் பராமரிப்பு போன்ற பிரிவுகளில் பணியாற்றும் பொறியாளர்களுக்கு பயிற்சி மற்றும் விளக்கம் அளிக்கும் வகையில், நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் முக்கியப் பங்காற்றி வருகிறது.

ஒவ்வொரு மாதத்திலும் மூன்றாவது வாரத்தில் மண்வளம், நிலக்கீல், கான்கிரிட், போக்குவரத்து மற்றும் கணினி பாடப் பிரிவுகளில், 5 நாட்களுக்கு துறையிலுள்ள உதவி கோட்டப் பொறியாளர்கள், உதவிப் பொறியாளர்கள் மற்றும் இளநிலைப் பொறியாளர்களுக்கு, குழக் குழுவாக, தரக் கட்டுப்பாடு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. இது ஒரு தொடர் பயிற்சித் திட்டமாகும். மதிப்பீடுகளில் சோதனைகளுக்கென ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் ஒரு சதவீதத் தொகையில் 0.50 சதவீதத் தொகையை இப்பயிற்சித் திட்டங்களுக்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, தேசிய மற்றும் உலக அளவில் நடத்தப்படும் தொழில்நுட்ப பயிற்சி வகுப்புகளுக்கும், கருத்தரங்குகளுக்கும், நவீன

[2003 ஏப்ரல் 7]

தொழில்நுட்பத்தை அறிந்து கொள்ளும் பொருட்டு இத்துறையின் பொறியாளர்கள் அனுப்பிவைக்கப் படுகின்றனர். சாலைகள், பாலங்கள், போக்குவரத்து போன்ற பல்வேறு சிறப்புப் பாடப் பிரிவுகளில் 2003-2004 ஆண்டிற்கான பயிற்சித் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளது.

தரக் கட்டுப்பாடு அமலுக்காக ஒதுக்கீடு செய்யப்படும் நிதியிலிருந்தும் ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்காக செய்யும் நிதி ஒதுக்கீட்டிலிருந்தும் மேற்படி பயிற்சி வகுப்புகளை நடத்த உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

(v) நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி மற்றும் மேலாண்மைப் பயிலகம் ஒன்றைத் தோற்றுவிக்கல்

நெடுஞ்சாலை திட்டமிடல் மற்றும் மேலாண்மைத் தொழில் நுட்பங்கள் வேகமாக மாறிவரும் சூழ்நிலையில், நவீன தொழில்நுட்பம் பற்றிய தகவல்களை சேகரித்து, பராமரிக்க, பயிலகம் ஒன்றை உருவாக்கி பராமரிப்பது அவசியம் எனக் கருதப்படுகிறது. எனவே, நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி மற்றும் மேலாண்மைப் பயிலகம் என்ற பெயரில், இம்மாதிரியான ஆராய்ச்சி மற்றும் கல்விப் பயிலகங்களின் ஒத்துழைப்புடன் பயிலகம் ஒன்றைத் தோற்றுவிக்க தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது. நெடுஞ்சாலை பொறியியல் பிரிவில் நவீன தொழில்நுட்பத்தைக் கடைப்பிடிப்பதன் மூலமும், சிக்கன வழியில் பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காண்பதன் மூலமும் இப்பயிலகம் தன்னிகரற்ற ஒரு பயிலகமாக விளங்கும் வாய்ப்பு உள்ளது. இப்பயிலகத்தைத் தோற்றுவிக்க அரசாணை நிலை எண் 100, நெடுஞ்சாலைத் (எச்.ஆர்.2) துறை, நாள் 10-6-2002-ல் ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது. பயிலகம் 21-2-2003 முதல் செயல்பட ஆரம்பித்துள்ளது. பயிலகத்தின் செயல்பாட்டிற்காக, ஆரம்பக் கட்ட தொடராச் செலவினங்களுக்காக ரூ.5 இலட்சம் நிதி 2002-2003 ஆம் ஆண்டில் வழங்கப்பட்டது. புதிய தொழில்நுட்பங்களைப் புகுத்துவது, சிக்கனத் தீர்வு காண்பது மற்றும் தொழில்நுட்ப ஆலோசனைகள் வழங்குவது போன்ற பணிகளுக்கு மிகுந்த கவனம் செலுத்தப்படும்.

2003-2004-வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் திட்டப் பணிகளுக்காக ரூ. 0.01 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

2003 ஏப்ரல் 7]

(13) சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டம்

சாலைப் பாதுகாப்பு, புதிய சாலைக் கொள்கையின் ஒரு முக்கிய அம்சமாகும். சாலைப் பாதுகாப்பில் உள்ள குறைபாடுகளாலேயே அதிக விபத்துகளும், உயிர்ச் சேதங்களும் ஏற்படுகின்றன என்பது சாலை விபத்துக்கள் பற்றிய புள்ளிவிவரங்களிலிருந்து தெரிய வந்துள்ளது. இதனைக் கருத்தில் கொண்டு, சாலைப் பாதுகாப்புக் கொள்கை 2001-ல் உருவாக்கப்பட்டது. இக்கொள்கையானது சாலைப் பாதுகாப்பின் நான்கு முக்கியக் கொள்கைகளான பொறியியல், அமல்படுத்துதல், அவசர மருத்துவ வசதி மற்றும் பயிற்றுவித்தல் ஆகியவைகளை உள்ளடக்கியுள்ளது. விபத்துகளைக் குறைக்க ஒரு செயல் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கு ஆரம்பக் கட்டமாக போக்குவரத்து ஆணையர், நெடுஞ்சாலைத் துறை, காவல் துறை மற்றும் மருத்துவத் துறையின் உதவியுடன், 13 இடங்களில் விபத்து உதவி மையங்களை தே.நெ. எண் 4, தே.நெ. எண் 7, தே.நெ. எண் 45 மற்றும் தே.நெ. எண் 46-ல் அமைக்க தெரிந்தெடுத்துள்ளனர். இந்த விபத்து மையங்கள் 50-60 கி.மீ. இடைவெளியில் அவசர சிகிச்சை ஊர்தி, காவல் துறை வசதி, தொலைத் தொடர்பு வசதி மற்றும் சேதமடைந்தவைகளை அப்புறப்படுத்துதல் ஆகிய வசதிகளுடன் அமைக்கப்பட உள்ளது. அமைக்க உத்தேசிக்கப்பட்ட 13 மையங்களில் 8 மையங்கள் அமைக்கப்பட்டுவிட்டன.

சாலைப் பாதுகாப்பு நிதி என்ற தனிச் சிறப்பு வாய்ந்த நிதியம் ஒன்று தமிழ்நாடு அரசினால் கீழ்க்கண்ட நோக்கங்களுக்காக உருவாக்கப்பட்டுள்ளது.

- * ஒருங்கிணைந்த சாலைப் பாதுகாப்பு
- * பாதுகாப்பான பயணம் குறித்த விழிப்புணர்வை துறைகள் மூலமாகவும், தன்னார்வத் தொண்டு நிறுவனங்கள் மூலமாகவும் சாலை உபயோகிப்போரிடம் ஏற்படுத்துதல்
- * விபத்துப் பகுதிகளில் தேவைப்படும் மருத்துவ சிகிச்சையினை உடன் அளிக்கத் தேவையான நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்

சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளுக்காக போதிய அளவு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படும்.

[2003 ஏப்ரல் 7]

நெடுஞ்சாலைத் துறை, விபத்து நேரக்கூடிய இடங்களை சீரமைக்கும் திட்டத்தை ஆண்டுதோறும் செயல்படுத்துகிறது. சாலை மைய பிரிப்புகள், சந்திப்புகளை மேம்படுத்துதல், சாலையின் பக்கவாட்டில் தேவைப்படும் இடங்களில் சுவர்கள் கட்டுதல், சாலைக் குறியீடுகளை வைத்தல், போக்குவரத்து சிக்னல்கள் அமைத்தல், பிரதிபலிப்பான்களை (Reflectors) வைத்தல் போன்ற பணிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைப் பொறுத்த வரையில், இப்பணிகளுக்காக 2003-2004 ஆம் ஆண்டிற்கான வரைவு ஆண்டுத் திட்டத்தில் ரூ.7 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதே போன்று, அரசு சாலைகளில் (மாநிலச் சாலைகள், மாவட்ட பெரிய சாலைகள், மாவட்ட இதர சாலைகள்) விபத்து நடக்கக்கூடிய பகுதிகள் கண்டறியப்பட்டு அப்பகுதிகளை ரூ.53 கோடி மதிப்பீட்டில் படிப்படியாக மேம்பாடு செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. சாலை விதிகளை மீறுவோரிடமிருந்து வசூல் செய்யப்படும் அபராதம் மற்றும் கட்டணங்களின் மூலம் பெறப்படும் நிதியிலிருந்து சாலைப் பாதுகாப்புப் பணிகளுக்குப் போதுமான நிதி ஒதுக்கீடு அளிக்கப்படும்.

(14) தனியார் - பொது நிறுவனங்கள் பங்கேற்பு

கடந்த ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களில் சாலைகள் அமைப்பு மற்றும் பராமரிப்பிற்கென குறைந்த அளவிலேயே நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு வந்துள்ளது. இதனால் சாலைகளை உயர் தரத்திற்கு மேம்பாடு செய்தல், காலமுறை புதுப்பிப்பு மற்றும் வலுப்படுத்துதல் போன்ற பணிகளில் தொய்வு ஏற்பட்டது மட்டுமின்றி தற்போதுள்ள சாலை மற்றும் பாலங்களைச் சீரான முறையில் பராமரிப்பதில் சிரமங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. புதிய புறவழிச் சாலைகளை அமைத்தல், பாலங்கள் கட்டுதல், உயர் தரச் சாலைகளை அமைத்தல் போன்ற பணிகளை ஒரே நேரத்தில் மேற்கொள்வதால் மட்டும் சாலைக் கட்டமைப்பை பழைய நிலைக்குக் கொண்டுவர இயலும். தற்போதுள்ள சூழ்நிலைகளில், முக்கிய சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளை தனியார் பங்கேற்பு மூலமாக மேற்கொள்வதால் மட்டும் இது சாத்தியமாகும்.

மேற்கூறிய எண்ணத்தின் அடிப்படையில்தான் தமிழ்நாடு தொழில் வளர்ச்சி நிறுவனம் (TIDCO) மற்றும் ஐ.எல் & எஃப்.எஸ் (IL&FS) பங்கேற்கும் ஒரு கூட்டு நிறுவனமாக, வணிக ரீதியில் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்களைக் கண்டறிதல், திட்டமிடல், வடிவமைத்தல் மற்றும் செயலாக்கத்தினை மேற்பார்வையிடல் ஆகியவற்றுக்காக

2003 ஏப்ரல் 7]

தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டது. சாலை அமைப்பில் தனியார் பங்கேற்பிற்கு முன்னோடியாக, கிழக்குக் கடற்கரை சாலையினை கி.மீ.22/3 முதல் 135/5 வரை மேம்படுத்தி, பராமரித்தல் பணி சலுகை அடிப்படையில் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு நிறுவனத்திற்கு ஒப்படைக்கப்பட்டது. இப்பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. இதே போன்று, மேலும் சேலம் - உளுந்தூர்பேட்டை சாலை (தே.நெ.எண் 68) மற்றும் திண்டுக்கல் - கோயம்புத்தூர் - பெங்களுர் சாலை (தே.நெ.எண் 209) ஆகிய இரு சாலைகளை மேம்படுத்திப் பராமரிப்பது தொடர்பான திட்ட அறிக்கை தயாரிக்கும் பணியை தொழில்நுட்ப ஆலோசகர்களிடம் ஒப்படைக்க தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு நிறுவனம் மற்றும் இந்திய அரசுக்கும் இடையே ஒப்பந்தம் 10-1-2002 அன்று ஏற்பட்டுள்ளது. மேற்காணும் திட்டத்தை தேசிய நெடுஞ்சாலை 68 மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலை 209-ல், கீழே குறிப்பிட்டுள்ளபடி இரு கட்டங்களில் நிறைவேற்ற தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு நிறுவனம் உத்தேசித்துள்ளது.

தே.நெ.209-கட்டம்-1- பொள்ளாச்சியிலிருந்து கோவை வரை
கட்டம்-2- திண்டுக்கல் முதல் பொள்ளாச்சி வரை

தே.நெ.68-கட்டம்-1- சேலம் முதல் இராயப்பனூர் வரை
கட்டம்-2-இராயப்பனூர் முதல் உளுந்தூர்பேட்டை வரை

மேற்படி மேம்பாட்டுப் பணிகளை மேற்கொள்ள ஒப்பந்தக்காரர்களிடமிருந்து முன் தகுதி பற்றிய விவரங்கள் பெறப்பட்டு, தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு நிறுவனத்தால் இறுதி செய்யப்பட்டுவிட்டது. மாநில ஆதரவு உடன்படிக்கை கையெழுத்தானவுடன் இப்பணி தொடர்பான சலுகை உடன்படிக்கையில் தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டு நிறுவனமும், மத்திய அரசின் சாலைப் போக்குவரத்து அமைச்சகமும் கையெழுத்திட உள்ளன.

(15) தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலைச் சட்டம்

வரைவு தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலை மசோதா 2001, இந்திய குடியரசுத் தலைவரின் ஒப்புதலுக்குப்பின் தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலைச் சட்டம், 2001 என அறிவிக்கை வெளியிடப்பட்டுள்ளது. சாலையோரத் தொடர் கட்டட வளர்ச்சியைத் தடுக்கவும், நெடுஞ்சாலை பராமரிப்பு மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கான உடன்படிக்கைகளை ஏற்கவும்,

[2003 ஏப்ரல் 7]

நெடுஞ்சாலை எல்லைக்குள் ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றவும், சாலையோரங்களில் முறைப்படுத்தப்பட்ட வளர்ச்சியை ஏற்படுத்தவும் தேவையான அதிகாரங்களை நெடுஞ்சாலைத் துறை அதிகாரிகளுக்கு அளிக்க இச்சட்டத்தில் வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளன.

(16) சாலைக் கொள்கை

ஒரு புதிய சாலைக் கொள்கை ஒன்று வகுக்கப்பட்டு வருகிறது. இக்கொள்கையின்படி, பொறியியல் மற்றும் பொருளாதார அம்சங்கள் மட்டுமின்றி சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்பு மற்றும் சமுதாய வளர்ச்சி ஆகிய அம்சங்களையும் கருத்தில் கொண்டு பணிகள் நிறைவேற்றப்படும். இக்கொள்கையின் இதர நோக்கங்கள் பின்வருமாறு:—

- * சமூக - பொருளாதாரப் பயன்களை அதிகரிக்கும் வகையில் சாலைக் கட்டமைப்பில் பணிகளை நிறைவேற்றல்.
- * பொதுத் துறை மற்றும் தனியார் பங்கேற்பை ஊக்குவிப்பதன் மூலம் நிதி ஆதாரங்களுக்கு வழிவகை செய்தல்.
- * நவீன தொழில்நுட்பங்கள் மூலம் சாலைகளின் கட்டுமானம், வடிவமைப்பு, திட்டமிடல் மற்றும் செயலாக்கத்தின் தரத்தினை உயர்த்துதல்.
- * நெடுஞ்சாலைச் சொத்துக்களையும், ஆதாரங்களையும் சிறந்த முறையில் நிர்வகித்தல்.

(17) தகவல் தொழில்நுட்பம் மற்றும் கணினி மயமாக்கல்

தகவல் தொழில்நுட்பம் அறிமுகம் செய்யப்பட்டுள்ளதை அடுத்து இத்துறையில் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகளின் அளவும், தரமும் உயர்ந்துள்ளன. வளர்ந்து வரும் தொழில்நுட்பத்திற்கேற்ப தகவல் தொழில்நுட்ப வசதிகளான இணையம் மற்றும் மின் அஞ்சல் ஆகியவை பெருமளவில் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மேலும் நெடுஞ்சாலைத் துறையின் செயல்திறனை அதிகப்படுத்தும் நோக்குடன், தமிழ்நாடு சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக நவீனமயமாக்கல், திறன் வளர்ப்பு ஆகியவற்றிற்கு முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. நெடுஞ்சாலைத் துறையை, தலைமை அலுவலகம் முதல் கோட்ட அலுவலகம் வரை ரூ.15 கோடி மதிப்பீட்டில் கணினிமயமாக்க உத்தேசிக்கப்பட்டு, இதற்காக கணினிகள் வாங்கிப் பொருத்த அரசு கொள்கை அளவில் ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

2003 ஏப்ரல் 7]

(18) இணையதளம்

நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கென பிரத்தியேகமாக www.tnhighways.org என்கின்ற விலாசத்துடன் ஒரு இணையதளம் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. இத்துறையின் அனைத்து முக்கிய செயல்பாடுகள், ஆலோசகர் அழைப்புக் கடிதங்கள், துறைக் கொள்கைகள் மற்றும் திட்டங்கள் போன்ற விவரங்கள் இணையதளத்தில் கிடைக்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு அவ்வப்போது இன்றைய நிலைக்கேற்ப மாற்றப்பட்டு வருகின்றன.

(19) நிறுவன மேம்பாடு

நெடுஞ்சாலைத் துறையின் நிறுவன மற்றும் நிதி நிர்வாகத் திறன் ஆகியவற்றை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அமெரிக்க நிறுவனமான பூஸ் ஆலன் ஹேமில்டன் என்ற ஆலோசகர் மூலமாக ரூ.2.80 கோடி மதிப்பில் ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது. நிறுவன அமைப்பு மற்றும் மேலாண்மைத் துறையின் முழுமையான சீரமைப்பு, நிதி நிர்வாகம் மற்றும் ஒழுங்குபடுத்துதல் போன்ற அம்சங்கள் தொடர்பாக சில பரிந்துரைகளையும் இந்நிறுவனம் செய்துள்ளது. நிறுவனம் செய்துள்ள பரிந்துரைகளை நடைமுறைப்படுத்த அரசு கொள்கை அளவில் ஒப்புக் கொண்டுள்ளது.

(20) தனியார் பங்கேற்புடன் கட்டுதல், இயக்குதல், மாற்றுதல் அடிப்படையில் திட்டப் பணிகள்

சாலை மற்றும் பாலப் பணிகளை தனியார் பங்கேற்புடன் கட்டுதல், இயக்குதல், மாற்றுதல் அடிப்படையில் மேற்கொள்வதற்கான வாய்ப்புகள் உருவாக்கப்படுகின்றன. மலேசிய நாட்டு CIDB நிறுவனம் சில பாலப் பணிகளை மேற்கொள்ள ஆர்வம் காட்டியுள்ளது. அதற்கிணங்க இந்நிறுவனத்தின் பிரதிநிதிகள் குழு புல ஆய்வு செய்து கீழ்க்காணும் பாலப் பணிகளை மேற்கொள்வது குறித்து பரிசீலிக்க ஒப்புக்கொண்டுள்ளது:—

- (i) விக்கிரவாண்டி - கும்பகோணம் - தஞ்சாவூர் சாலையில் கொள்ளிடம் ஆற்றின் குறுக்கே அணைக்கரையில் பாலம் கட்டுதல்.
- (ii) நாமக்கல் மாவட்டம், மோகனூர் மற்றும் கரூர் மாவட்டம், வாங்கல் ஆகிய பகுதிகளை இணைக்க காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே உயர்மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.

[2003 ஏப்ரல் 7]

- (iii) கொக்கரையான் பேட்டையை லக்காபுரத்துடன் இணைத்திட காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே உயர்மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.

(21) வடிவமைப்பு மற்றும் தல ஆய்வு

துறையில் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்படும் பணிகள் தொடர்பாக புல ஆய்வு, தொழில் நுட்ப விவரங்கள் சேகரிப்பு, வடிவமைப்பு, மதிப்பீடு தயாரித்தல் போன்ற ஆரம்பக் கட்ட நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கென தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவரின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ், வடிவமைப்பு மற்றும் ஆய்வு அலகு ஒன்று செயல்பட்டு வருகிறது.

துவக்கக் கட்ட ஆய்வுப் பணிகளில் அடித்தள அமைப்பு, நீரோட்டம் போன்ற தல விவரங்கள் சேகரிப்பு பணிகளின் தன்மைக்கேற்ப தேவைப்படும் அடிப்படை விவரங்கள் சேகரிப்பு ஆகியன அடங்கும். இவ்விவரங்கள் சேகரிக்கப்பட்டவுடன் விரிவான வடிவமைப்பும், மதிப்பீடும் இந்த அலகில் தயாரிக்கப்படுகின்றன. முன்னரே இறுதி செய்யப்பட்ட வடிவமைப்பில் கடக்கால் மாற்றம் காரணமாக, தேவையான மாற்றங்களைச் செய்வது, இலாபகரமான ஒப்பந்தங்களைப் பெற மாற்று வடிவமைப்புகளைத் தயார் செய்வது, சாலை மற்றும் பாலப் பணிகளில் கடைப்பிடிக்க வேண்டிய நிலையான தொழில்நுட்பக் குறியீடுகளை நிர்ணயிப்பது போன்ற பணிகளும் இந்த அலகில் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

2003-2004-ம் ஆண்டில் ரூ.222 கோடி மதிப்பிலான 191 பாலப்பணிகள், ரூ.102 கோடி மதிப்பிலான 205 சாலைப் பணிகள் தொடர்பான ஆய்வுகளை மேற்கொண்டு மதிப்பீடுகள் தயாரிக்க இந்த அலகு திட்டமிட்டுள்ளது.

2003 ஏப்ரல் 7]

IV. சாலைகளும் பாலங்களும்—பகுதி-2 திட்டம் (2003-2004)

(ரூபாய் இலட்சங்களில்)

வ. எண்	பணியின் பெயர்	பணிக்கான மொத்த மதிப்பீடு	2003-2004 ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு
--------	---------------	--------------------------	---------------------------------

1. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்

பாலங்கள் கட்டுதல்/திரும்பக் கட்டுதல்

1	கள்ளக்குறிச்சி - திருவண்ணாமலை சாலையில் கி.மீ. 11/8-ல் உள்ள சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	20.00	8.00
2	பெரம்பலூர் - துறையூர் சாலையில் கி.மீ.114/2-ல் பாலம் கட்டுதல்.	25.00	10.00
3	ஓமலூர்-சங்ககிரி - திருச்செங்கோடு - பரமத்தி சாலையில் கி.மீ.26/10-ல் உள்ள குறுகிய சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	25.00	10.00
4	ஒகேனக்கல்-பெண்ணாகரம் - தர்மபுரி - திருப்பத்தூர் சாலையில் கி.மீ.5/10-ல் பாலம் கட்டுதல்.	30.00	12.00
5	உதகை - கோத்தகிரி - மேட்டுப் பாளையம் - சத்தி - கோபி - ஈரோடு சாலையில் கி.மீ.58/10-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	25.00	10.00
6	பொள்ளாச்சி - வரல்பாறை சாலையில் கி.மீ.28/10, 29/2, 29/8, 29/10, 32/4, 40/8, 42/8, 43/8, 43/10 மற்றும் 46/4-ல் உள்ள சிறிய பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	38.00	15.20
7	தொப்பூர் - மேட்டூர் - பவானி - ஈரோடு சாலையில் கி.மீ. 62/2-ல் உள்ள பழுதடைந்த மற்றும் குறுகிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	25.00	10.00
8	நாகப்பட்டினம் - கூடலூர் - மைசூர் சாலையில் கி.மீ. 398/2-ல் உள்ள சிறிய பாலத்தைத் தாங்கு சுவருடன் திரும்பக் கட்டுதல்	70.00	28.00
9	உத்தம்பாளையம் - சுருளிப்பட்டி சாலையில் கி.மீ. 18/10-ல் பாலம் கட்டுதல்.	60.00	24.00

[2003 ஏப்ரல் 7]

10.	திண்டுக்கல் - நத்தம் - சிங்கமபுனாரி - திருப்பத்தூர் - காரைக்குடி சாலையில் கி.மீ. 9/2-ல் உள்ள சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	35.00	14.00
11	இராமநாதபுரம் - நயினார்கோவில் - அண்டக்குடி-இனையாங்குடி-சிவகங்கை- மேலூர் சாலையில் கி.மீ. 30/4-ல் உள்ள உயர்மட்டப் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	45.00	18.00
12	பாளையங்கோட்டை - குறுக்குச் சாலை - குளத்தூர் - விளாத்திக்குளம் - நாகலாபுரம் - பத்தல்குடி - அருப்புக் கோட்டை சாலையில் கி.மீ. 35/2-ல் உள்ள சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	15.00	6.00
13	ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் - சிவகாசி - விருதுநகர் - அருப்புக்கோட்டை - திருச்சுளி - நரிக்குடி - பாரத்திபனூர் சாலையில் கி.மீ. 25/0-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	45.00	18.00
14	ஆரல்வாய்மொழி - நாகர்கோவில் - இராஜாக்கமங்கலம் - கொளச்சல் சாலையில் கி.மீ. 27/10ல் உள்ள குறுகிய மற்றும் வலுவற்ற பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	45.00	18.00
மொத்தம்		503.00	201.20

2. மாவட்டப் பேரிய சாலைகள்

வலுவற்ற பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்

1	பெரம்பலூர் - அத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 16/10-ல் உயர்மட்டப் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	25.00	10.00
2	நாமக்கல் - துறையூர் சாலையில் கி.மீ. 14/2-ல் உள்ள வலுவற்ற மற்றும் குறுகிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	25.00	10.00
3	மொரப்பூர் - மாரண்டஹள்ளி சாலையில் கி.மீ. 49/2-ல் உள்ள சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	30.00	12.00
4	கோயம்புத்தூர் - தடாகம் சாலையில் கி.மீ. 12/8-ல் பாலம் கட்டுதல்	25.00	10.00
5	ஈரோடு-முத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 3/10, 4/2, 4/6, 4/8, 5/2, 5/10, 6/6, 6/10, 7/2, 9/6, 10/0, 12/2, 12/8, 13/0, 13/8 மற்றும் 17/2-ல் உள்ள தாழ்வான பகுதியை மேம்படுத்துதல்.	115.00	46.00

2003 ஏப்ரல் 7]

6	பவானி - குஷிந்தப்பாடி சாலையில் கி.மீ. 12/4-ல் உள்ள உயர்மட்டப் பாலம் கட்டுதல்.	50.00	20.00
7	திருச்சி-மதுரை சாலையில் கி.மீ. 446/2-ல் சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	10.00	4.00
8	திருச்சி-மதுரை சாலையில் கி.மீ. 446/4-ல் சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	30.00	12.00
9	திருச்சி-மதுரை சாலையில் கி.மீ. 447/2-ல் சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	12.00	4.80
10	கோவில்பட்டி சந்திப்பிலிருந்து செல்லும் புதுக்கோட்டை எல்லைச் சாலையில் கி.மீ. 2/2-ல் உள்ள சிறிய பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	25.00	10.00
11	மேகனாபுரம்-முனாசிப்பட்டி சாலையில் கி.மீ. 21/4-ல் பாலம் கட்டுதல்.	30.00	12.00
12	சாத்தூர்-சிவகாசி- ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் சாலையில் கி.மீ. 15/2-ல் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்	20.00	8.00
	மொத்தம்	397.00	158.80

3. கருவிகளும் தளவாடங்களும்

1	தலைமைப் பொறியாளர் (பொது) (நெடுஞ்சாலை), தலைமைப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை) நபார்கு. தலைமைப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை) திட்டம்-2 அலுவலங்களுக்கு ஃபேக்ஸ் இயந்திரம் வாங்குதல்	1.50	1.50
2	தலைமைப் பொறியாளர் (பொது) நெடுஞ்சாலை அலுவலகத்தில் உள்ள கணினிகளுக்கு இரண்டு U.P.S. வாங்குதல்.	0.30	0.30
3	கணக்கு அலுவலர்கள் (நெடுஞ்சாலை) தேசிய நெடுஞ்சாலை மற்றும் தேநெ. 45 அலுவலகங்களுக்குக் கணினி மற்றும் பிரின்டர் வாங்குதல்	1.80	1.80
4	தலைமைப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை) நபார்கு, கணக்கு அலுவலர்கள் (நெடுஞ்சாலை), தேசிய நெடுஞ்சாலை, அலுவலகங் களுக்கு உள்ளமைப்பு வசதிகள் செய்தல்.	1.20	1.20
	மொத்தம்	4.80	4.80

[2003 ஏப்ரல் 7]

கப்பல் போக்குவரத்து

V. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம்

தமிழ்நாட்டின் 9.92 கிலோ மீட்டர் நீளமுள்ள கடற்கரைப் பகுதியில் சென்னை, எண்ணூர் மற்றும் தூத்துக்குடி ஆகிய 3 பெரிய துறைமுகங்களும், காட்டுப்பள்ளி, எண்ணூர் சிறு துறைமுகம், கடலூர், திருச்சோபுரம், பி.ஓய்.3 எண்ணெய் வளப் பகுதி, திருக்கடையூர், நாகப்பட்டினம், பாம்பன், இராமேசுவரம், வாலிநோக்கம், புன்னக்காயல், மணப்பாடு, கன்னியாகுமரி மற்றும் குளச்சல் ஆகிய 14 சிறு துறைமுகங்களும் அமைந்துள்ளன.

தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியச் சட்டம், 1993 (தமிழ்நாடு சட்டம் 4/96-ன்கீழ் 18-03-1997 முதல் தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் அமைக்கப்பட்டது. இவ்வாரியம் தமிழக அரசின் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் தலைமையின்கீழ் தமிழ்நாட்டிலுள்ள சிறு துறைமுகங்களை நிர்வகித்து, கட்டுப்படுத்தி, முறைப்படுத்தி மேலாண்மை செய்து வருகின்றது.

தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம், மாநிலத்தில் தொழிற்சாலைகளை அமைப்பதற்கு முன்னுரிமை அளித்து துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட எண்ணெய் தொழிற்சாலைகள்/மின் உற்பத்தி நிலையங்கள் ஆகியவற்றுக்காக தனியார் துறைமுகங்கள்/தோணித்துறைகள்/மிதவைகள் ஆகியவை நிறுவப்படுவதற்கு ஊக்கமளித்து வருகிறது. கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும் ஒப்படைத்தல் (BOOT) அடிப்படையில் பல்வகை சாக்குகளை கையாளும் துறைமுகங்களைக் கட்டவும் உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாட்டில் உள்ள பதினான்கு சிறு துறைமுகங்களுள் காட்டுப்பள்ளி, எண்ணூர் சிறு துறைமுகம், திருச்சோபுரம், பி.ஓய்.3 எண்ணெய் வளப் பகுதி, திருக்கடையூர், புன்னக்காயல் மற்றும் மணப்பாடு ஆகிய ஏழு துறைமுகங்கள் தனியார் பங்கேற்பின்கீழ் பிரத்யேக துறைமுகங்களாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளன. இங்கு அனைத்து கடல்சார் வசதிகளும் சம்பந்தப்பட்ட நிறுவனத்தினராலேயே அமைக்கப்படும். இந்த ஏழு தனியார் துறைமுகங்களில், எண்ணூர் சிறு துறைமுகம், பி.ஓய்.3 எண்ணெய் வளப் பகுதி மற்றும் திருக்கடையூர் ஆகியவை தற்சமயம் இயங்கி வருகின்றன. ஏனைய நான்கு தனியார் துறைமுகங்களை அபிவிருத்தி செய்யும் பணி நடைபெற்று வருகிறது.

2003 ஏப்ரல் 7]

சிறு துறைமுகங்களில்
கையாளப்படுகின்றன.

கீழ்க்காணும் சரக்குகள்

ஏற்றுமதி

கச்சா எண்ணெய்

பொது சரக்குகள்

இறக்குமதி

சமையல் எண்ணெய்

திரவ அமோனியா, நாப்தா
புரப்பலின் திரவ வாயு, கச்சா
எண்ணெய். பொது சரக்குகள்

அனுகுமுறை

துறைமுகங்கள்/தோணித்துறைகள் கட்டுதல் மற்றும் மேம்பாடு
செய்தல் குறித்து ஒளிவு மறைவற்ற வழிமுறைகள் வகுக்கப்பட்டு
தனியார் பங்கேற்பு ஊக்குவிக்கப்படும். அதற்கான ஒவ்வொரு
செயற்குறிப்புகளும் அதனதன் தகுதியின் அடிப்படையில்
பரிசீலிக்கப்படும்.

துறைமுக விரிவாக்கத்திற்கான திட்டம்

தற்போதைய சிறு துறைமுகங்கள் விரிவாக்கும் பணிகள் தனியார்
பங்கேற்பு மூலம் மேற்கொள்ளப்படும்.

உலகளவிலான அறிவிப்புகள்/ஒப்பந்தப்புள்ளிகள் கோரப்படுவதன்
மூலம் ஒளிவு மறைவற்ற தன்மை தொடர்ந்து கடைபிடிக்கப்படும்.

இத்திட்டங்கள் கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும்
ஒப்படைத்தல் (BOOT) அடிப்படையில் இருக்கும்.

மேற்கூறிய திட்டங்கள் முதலில் 30 ஆண்டுகளுக்கும், பின்னர்
50 ஆண்டு வரைக்கும் நீட்டிக்கப்படும்.

கையாளும் சரக்குகளுக்கு ஒரு டன்னுக்கு நியாயமான
தொகையினை அரசு வசூலிக்கும். கையாளப்படும் சரக்குகளின்
குறைந்தபட்ச அளவு படிப்படியாக நிர்ணயிக்கப்படும்.

திருவாளர்கள் கெம்பளாஸ்ட் சன்மார் லிமிடெட் அவர்களால்
அவர்களது பி.வி.சி. தயாரிக்கும் தொழிற்சாலைக்கான வினைல்
குளோரைடு மோனமர் (விசிஎம்) கையாள்வதற்கான கடல்சார் வசதிகளை
நிறுவுவதற்காக கடலூர் துறைமுகத்தின் தெற்கு எல்லைகள்
விரிவுபடுத்தப்பட்டன. கடல்சார் கட்டுமானங்கள் அமைப்பதற்கான
சுற்றுப்புறச் சூழல் தடையின்மைச் சான்றிதழ் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

[2003 ஏப்ரல் 7]

திருச்சோபுரம் துறைமுகம், நாகார்ஜுனா ஆயில் கார்ப்பரேஷன் லிமிடெட் நிறுவனத்தார் நிறுவ உள்ள எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைக்காக கச்சா எண்ணெய் மற்றும் சுத்திகரிக்கப்பட்ட எண்ணெய் பொருட்கள் இறக்குமதி மற்றும் ஏற்றுமதிக்காக சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்கப்பட்டது. இத்துறைமுகம் சுங்கத் துறைமுகமாக மைய அரசால் அறிவிக்கை செய்யப்பட்டுள்ளது. இங்கு கடல்சார் கட்டுமான வசதிகளை நிறுவுவதற்கான சுற்றுப்புறச் சூழல் தடையின்மைச் சான்றிதழ் மைய அரசின் சுற்றுப்புறச் சூழல் மற்றும் வன அமைச்சகத்தால் 1-3-2000 அன்று வழங்கப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கான நிதிநிலை முடிப்பதற்கான ஒப்புதல் பெறப்பட வேண்டியுள்ளது.

திருக்கடையூர் துறைமுகம், திருவாளர்கள் பி.பி.என். பவர் ஜெனரேட்டிங் கம்பெனி லிமிடெட் நிறுவனத்தார் பின்னைபெருமாள் நல்லூரில் உள்ள அவர்களது 330 மெகாவாட் கேஸ் கம்பைண்ட் சைக்கிள் பவர் திட்டத்திற்குத் தேவைப்படும் எரிபொருள் நாப்தா மற்றும் இயற்கை வாயுவைப் பிரத்யேகமாகக் கையாள்வதற்காக அறிவிக்கப்பட்டது. இத்துறைமுகத்தில் 14-01-2001 அன்று, முதல் கப்பல் வருகைபுரிந்து 15,020 மெட்ரிக் டன் எடையுள்ள நாப்தாவை இறக்குமதி செய்தது. நாப்தா இறக்குமதிக்காக இத்துறைமுகத்திற்கு கப்பல்கள் தவறாமல் வந்து கொண்டிருக்கின்றன.

நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் ஃபுட்ஸ், பேட்ஸ் மற்றும் பெர்ட்டிலைசர்ஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்தார் சமையல் எண்ணெய் கையாள்வதற்கான சேமிப்புக் கலத்தை 1990-ம் ஆண்டு நிறுவியுள்ளனர்.

துறைமுக நடவடிக்கைகளை மேலும் மேம்படுத்துவதற்காக சமையல் எண்ணெய் கையாள்வதற்கான கடல்சார் வசதிகளை நிறுவுவதற்காக தனியார் நிறுவனங்களுக்குத் துறைமுக நிலம் ஒதுக்கி செய்யப்பட்டது. கட்டுமானப் பணிகள் அந்நிறுவனங்களால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

சென்னை பெட்ரோலியம் கார்ப்பரேஷன் லிமிடெட் நிறுவனத்தார் தனது பனங்குடி எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு ஆலைக்காக ஆண்டொன்றுக்கு 4 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் கச்சா எண்ணெயைக் கையாள்வதற்காக நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தில் அணுகு பாலத்துடன் கூடிய தோணித்துறை கட்டியுள்ளனர். இதற்கான பல்வேறு தடையின்மைச் சான்றிதழ்கள் பெறப்பட்டு, முதல் கச்சா எண்ணெய் கப்பல் 15-02-2003 அன்று துறைமுகத்திற்கு வந்து 12,520 மெட்ரிக் டன் எண்ணெய் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. நாகப்பட்டினம் துறைமுகத்தை

2003 ஏப்ரல் 7]

மேலும் மேம்படுத்துவதற்கு தற்போதுள்ள கடல்நீர்த் தடுப்பியை வலுப்படுத்தி நீட்டித்தல், கால்வாயை ஆழப்படுத்துதல் மற்றும் தூர் வாருதல் ஆகியவை அவசியம் என அறியப்பட்டது. ஹட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்து கடன் பெற்று, இம்மேம்பாட்டுப் பணிகளை படிப்படியாக மேற்கொள்வதற்கான அரசின் அனுமதியை வழங்குமாறு தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் கோரியுள்ளது.

இந்தியன் பவர் பிராஜக்ட் லிமிடெட் நிறுவனத்தார் வேம்பாரில் நிறுவப்படவுள்ள 2000 மெகாவாட் தேஸ் டர்பைன் பவர் பிராஜக்ட்டிற்கு ஆண்டொன்றுக்குத் தேவைப்படும் 2.5 மில்லியன் டன்கள் திரவ இயற்கை வாயுவைக் கையாளுவதற்காக தூத்துக்குடி மாவட்டத்திலுள்ள மணப்பாடு, சிறு துறைமுகமாக அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான நிதி ஆதாரத்தை உறுதி செய்வதற்கான ஒப்புதல் இந்நிறுவனத்தால் பெறப்பட வேண்டியுள்ளது.

மலேசிய அரசு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள குளச்சல் துறைமுகத்தின் சரக்குப் பெட்டகங்களைக் கையாளும் துறைமுகமாக உருவாக்குவதற்கு ஆர்வம் காட்டியது. மலேசிய அரசின் ஆலோசனையாளரால் தயாரிக்கப்பட்ட இத்துறைமுகத்தின் பொருளாதாரம் மற்றும் ஆற்றல் பற்றிய சாத்தியக்கூறு அறிக்கை ஜூன் 2001-ல் பெறப்பட்டது.

இவ்வறிக்கையின்படி குளச்சல் துறைமுகத்தின் முதற்கட்ட அபிவிருத்திப் பணிகளுக்கு ரூ.2,772 கோடி செலவாகும். இதில் ரூ.855 கோடியை மானியமாகவும், ரூ.40 கோடியை பங்குத் தொகையாகவும் தமிழக அரசு வழங்க வேண்டும் என்று மலேசிய அரசு கோரியுள்ளது. இதற்கு தமிழக அரசு ரூ.58 கோடி மானியமாகவும், தலைமை நிறுவனத்தில் 44% பங்கு மூலதனத்திற்கான ரூ.45 கோடி தொகை அளிக்கவும் பரிசீலனை செய்யப்படும் எனத் தெரிவித்துள்ளது. இத்திட்டத்திற்கான நிதி முதலீடு வழிமுறை குறித்து மலேசிய அரசின் மறுமொழி எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் இலட்சியமானது துறைமுகங்களுக்கும், தொழிற்சாலைகளுக்கும் இடையே உள்ள நல்லுறவினை மேலும் மேம்படுத்துவதும் மற்றும் துறைமுகத்தின் மேம்பாட்டினை தொழில் வளர்ச்சியுடன் இணைந்து மேம்படுத்துவதும் ஆகும். தனியார் பங்கேற்கும் வகையில் அதிக அளவிலான பிரதீயேகத் துறைமுகங்களை உருவாக்கி, மாநிலத்தின் பொருளாதார

[2003 ஏப்ரல் 7]

வளர்ச்சியினை ஊக்குவிப்பதனை இவ்வாரியம் குறிக்கோளாகக் கொண்டுள்ளது. கப்பல் உடைப்பு மற்றும் பழுதுபார்த்தல் ஆகிய தொழில்களின் வளர்ச்சி, தற்போதுள்ள பெரிய துறைமுகங்களின் இட நெருக்கடியினைக் குறைத்தல், ஓய்வு நேர மற்றும் நீர் விளையாட்டிற்கான வசதிகளை செய்து கொடுப்பது ஆகியன தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் கொள்கைகளில் அடங்கப்பெற்றவையாகும்.

சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டம்

சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டம் இராமேசுவரம் அருகில் பாக் ஜலசந்தியையும், மன்னார் வளைகுடாவையும் கப்பல் செல்லும் வகையில் இணைக்கப்படவுள்ள கால்வாய்த் திட்டமாகும். இந்தியாவின் கிழக்குக் கடற்கரையினையும், மேற்குக் கடற்கரையினையும் இணைக்கும் கடல் வழியில் சுமார் 400 கடல் மைல் தூரத்தினைக் குறைக்கும் வகையில் இத்திட்டம் அமையும். மேலும், இதனால் 30 மணி நேர கப்பல் பயண நேரமும் குறையும்.

முதலில் சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தின் வழிப்பாதை, இராமேசுவரம் தீவின் கிழக்குப் பக்கமாக செல்லும் வகையில் தீர்மானிக்கப்பட்டு இருந்தது. எனினும், இத்திட்டம் தொடர்பாக ஏற்படும் சுற்றுப்புறச் சூழல் தாக்கம் தொடர்பான ஆய்வினை மேற்கொள்ளவும் மற்றும் இதிலிருந்து குறைந்தபட்ச சுற்றுப்புறச் சூழல் தாக்குதலை ஏற்படுத்தும் சிறப்பான கால்வாய் வழிப்பாதையினைப் பரிந்துரைக்கவும், மைய அரசு, நாக்பூரிலுள்ள தேசிய சுற்றுச்சூழல் பொறியியல் ஆராய்ச்சிக் கழகத்தினை நியமித்துள்ளது. இந்தப் புதிய கால்வாய் வழிப்பாதை ஆடம்ஸ் பாலத்தின் வழியாக 200 மீட்டர் அகலம் மற்றும் 9 மீட்டர் ஆழம் கொண்டதாக அமைக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கான அறிக்கை மேற்கண்ட ஆராய்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்து எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

VI. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்து கழகம்

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 11-04-1974-ல் கம்பெனிகள் சட்டம் 1956-ன்படி தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்குச் சொந்தமான அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியை ஏற்றி வருவதற்காக நிறுவப்பட்டது. இக்கழகமானது, தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்குத் தேவையான நிலக்கரியை ஹால்டியா, பாரதீப்

2003 ஏப்ரல் 7]

மற்றும் விசாகப்பட்டினம் துறைமுகங்களிலிருந்து ஏற்றி, எண்ணூர் மற்றும் தூத்துக்குடி துறைமுகங்களுக்குக் கொண்டு வந்து இறக்குகிறது. நிலக்கரியைக் கொண்டு வரும் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்காக பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகமானது 40,000 டன் கொள்ளளவுள்ள குறைந்த ஆழத்தில் செல்லவல்ல சிறப்பாக வடிவமைக்கப்பட்ட மூன்று கப்பல்களை ஆகஸ்ட் 1985 முதல் ஜனவரி 1987 வரையிலான காலகட்டத்தில் சொந்தமாகப் பெற்று, இவைகளை முழுமையாக மின் வாரியத்திற்கு நிலக்கரி கொண்டு வர உபயோகப்படுத்தி வருகிறது. இவை தவிர, கழகமானது 11 முதல் 13. கப்பல்கள் வரை இந்திய கப்பல் கம்பெனிகள் மற்றும் அயல் நாட்டு கப்பல் கம்பெனிகளிடமிருந்து வாடகைக்குப் பெற்று தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்தின் அனல் மின் நிலையங்களின் நிலக்கரித் தேவையைப் பூர்த்தி செய்து வருகிறது.

கழகமானது கடந்த ஐந்து வருடங்களில் கையாண்ட நிலக்கரியின் அளவும் மற்றும் ஈட்டிய நிகர இலாபம்/ நிகர நஷ்டம் ஆகிய விவரங்களும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

வருடம்	எடுத்து வரப்பட்ட நிலக்கரியின் அளவு (மெட்ரிக் டன் இலட்சத்தில்)	செய்து முடிந்த வியாபாரத்தின் அளவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	நிகர லாபம்/ இழப்பு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1998-1999	131.78	28397.47	(-)786.89
1999-2000	117.56	27500.00	(-)798.63
2000-2001	151.44	42728.50	(-)445.35
2001-2002	146.21	34029.76	(-)192.71*
2002-2003	143.13 (மதிப்பீடு)	27636.22 (மதிப்பீடு)	(-)205.00

*2001-2002 ஆம் ஆண்டிற்கான நஷ்டம் ரூ.192.71 இலட்சம். முந்தைய ஆண்டுகளின் வருமான வரி ரூ.1099.43 இலட்சம் சேர்த்து நிகர நஷ்டம் ரூ.1292.14 இலட்சம்.

இக்கழகம் நடட்டத்தில் இயங்குவதற்கு முக்கியக் காரணம் 1998-ம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மின் வாரியம் கொடுத்த குறைந்த சுமைக் கட்டண விகிதமேயாகும். ஒப்பந்தப்படி, மின்சார வாரியம் அனைத்து

[2003 ஏப்ரல் 7]

இயக்கச் செலவினங்களையும் ஈடு செய்ய வேண்டும். ஆனால் மின்சார வாரியம், கழகத்தின் சொந்தக் கப்பல்களின் இன்றைய மதிப்புக்குரிய தேய்மானத் தொகையை ஈடு செய்யாமல் கப்பல்கள் வாங்கப்பட்ட தேதியன்று உள்ள மதிப்பு தேய்மானத் தொகையை மட்டும் சுமைக் கட்டணத்தில் ஈடு செய்கிறது. நீண்ட காலக் கடனுக்குரிய வட்டித் தொகையையும் ஈடு செய்வதில்லை. இந்தப் பிரச்சினையில் தீர்வு காண தலைமைச் செயலர் அவர்கள் தலைமையில் 06-03-2003 அன்று ஒரு கூட்டம் கூட்டப்பட்டது. இக்கூட்டத்தில் பல்வேறு பிரச்சினைகளுக்கு முழுமையாகத் தீர்வு காண்பதற்காக தமிழ்நாடு மின் வாரியமும், பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகமும் எடுக்க வேண்டிய நடவடிக்கை மற்றும் செயல்பாடுகள் குறித்து ஆலோசனை வழங்கப்பட்டது.

நிலக்கரி கொண்டு வருதல்—2003-2004

2003-2004-ல் கழகமானது 152 இலட்சம் மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியை தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்கு தன் சொந்த 3 தமிழ்க் கப்பல்கள் மூலமாகவும், இந்திய கப்பல் கம்பெனிகள் மற்றும் அயல்நாட்டு கப்பல் கம்பெனிகளிடமிருந்து வாடகைக்கு அமர்த்தப்பட்ட கப்பல்கள் மற்றும் தானியங்கி அதிநவீன கப்பல் ஒன்று மற்றும் கிரேன் இல்லாத பெரிய கப்பல்கள் இரண்டு மூலமாகவும் நிலக்கரியைக் கொண்டு வர உத்தேசித்துள்ளது.

நிதிநிலை விவரங்கள்—2003-2004

இந்த நடப்பு ஆண்டு 2003-2004-ல் இக்கழகம், இயக்க இலாபமாக ரூ.448.00 இலட்சம் ஈட்டும் என்றும் மற்றும் நிகர நஷ்டம் ரூ.27.50 இலட்சம் ஏற்படும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் நீண்ட காலக் கடனுக்குண்டான வட்டியை ஈடு செய்யாததாலும் மற்றும் சுமைக் கட்டணத்தில் கப்பல்கள் வாங்கப்பட்ட தொகையின் தேய்மானத்தை மட்டுமே ஈடு செய்வதாலும் இக்கழகம் நஷ்டத்தில் இயங்குகிறது.

எண்ணூர் துறைமுகம்

எண்ணூர் துறைமுகம் 2001 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி முதல் நாள் அன்று மாண்புமிகு பாரதப் பிரதமர் அவர்களால் நாட்டுக்கு அர்ப்பணிக்கப்பட்டது. இத்துறைமுகம் குறிப்பாக பாரதிப்-எண்ணூர் பாதையில் நிலக்கரியைக் கையாள்வதற்காக அமைக்கப்பட்டது. ரைட்ஸ் (RITES) மற்றும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பரிந்துரையின்படி

2003 ஏப்ரல் 7]

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் கிரேன் இல்லாத மற்றும் கன்வேயர் பொருத்திய தானியங்கிக் கப்பல்கள் மூலம் அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவைப்படும் நிலக்கரியை பாரதீப் துறைமுகத்திலிருந்து எண்ணூர் துறைமுகத்திற்குக் கொண்டு வருகிறது.

கிரேனுடன் கூடிய தானியங்கிக் கப்பல்

வெஸ்ட் ஏசியா மெரிடைம் லிமிடெட், சென்னை அவர்களுக்குச் சொந்தமான கிரேனுடன் கூடிய தானியங்கிக் கப்பல் எம்.வி.ஜெம் ஆஃப் எண்ணூர் 75,066 மெட்ரிக் டன் கொள்ளளவுள்ள (2000 ஆம் ஆண்டு கட்டப்பட்டது) கப்பல் 19-02-2002 அன்று 10 ஆண்டுகளுக்கு வாடகைக்கு அமர்த்தப்பட்டுள்ளது. இத்தகைய அதிநவீனக் கருவிகள் மற்றும் சிறப்பாக வடிவமைக்கப்பட்ட கப்பல் இந்தியாவிலேயே முதன்முறையாக இயக்கப்படுகிறது. இந்தக் கப்பலில் பொருத்தப்பட்டுள்ள தானியங்கி இயந்திரம் மற்றும் கிரேன், கன்வேயர் ஆகிய அதிநவீன கருவிகள் மூலமாக மணிக்கு 2,600 மெட்ரிக் டன் நிலக்கரியை கப்பலிலிருந்து வெளியேற்றுவதால், தமிழ்நாடு மின்சார வாரியத்திற்கு விரைவாக நிலக்கரியைக் கொண்டு வருகிறது.

கிரேன் இல்லாத பெரிய கப்பல்கள்

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், இந்திய கப்பல் கழகத்திற்குச் சொந்தமான எம்.வி. ராணி பத்மினி மற்றும் திருவாளர்கள் சுரேந்திரா ஓவர்சீஸ் நிறுவனத்திற்குச் சொந்தமான எம்.வி., எ.பி.ஜே. ஸ்ரீதேவி ஆகிய கிரேன் இல்லாத 68,000 மெட்ரிக் டன் கொள்ளளவுள்ள இரண்டு பெரிய கப்பல்கள் பாரதீப், எண்ணூர் பாதையில் நிலக்கரியை ஏற்றிவர வாடகைக்கு அமர்த்தியுள்ளது. இந்தக் கப்பல்களில் பாரதீப் துறைமுகத்திலிருந்து தானியங்கி கிரேன் மூலமாக நிலக்கரி ஏற்றப்பட்டு திருவாளர்கள் சீகால் நிறுவனத்திற்குச் சொந்தமான பி.ஓ.டி. ஒப்பந்த அடிப்படையில் அமைக்கப்பட்டுள்ள கிரேன் மூலம் எண்ணூர் துறைமுகத்தில் இறக்கப்பட்டு வருகிறது.

கிரேனுடன் கூடிய சிறிய வகைக் கப்பல்கள்

ஹால்டியா-பாரதீப்-தூத்துக்குடி துறைமுகப் பாதை மற்றும் விசாகப்பட்டினம்-தூத்துக்குடி துறைமுகப் பாதையில் கிரேன் வசதியுடன்கூடிய சிறிய வகைக் கப்பல்கள் மூலம் நிலக்கரி ஏற்றிக்கொண்டு வரும் பணி தொடரப்படும்.

[2003 ஏப்ரல் 7]

கன்னியாகுமரி படகுத் துறை

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகமானது அனல் மின் நிலையங்களுக்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கடல் மார்க்கமாக எடுத்து வரும் சீரிய செயலோடு, குமரி முனையிலிருந்து அய்யன் திருவள்ளுவர் சிலை மற்றும் விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கு படகுப் போக்குவரத்தினை நடத்தி வருகிறது. தற்பொழுது கழகமானது எம்.எல். தாமிரபரணி, எம்.எல். பகீரதி மற்றும் எம்.எல்.விவேகானந்தா ஆகிய மூன்று படகுகளை பயணிகள் போக்குவரத்திற்குப் பயன்படுத்தி வருகிறது. ஒவ்வொரு வருடமும் சுமார் 14 இலட்சம் பயணிகள் படகுத் துறையின் மூலம் விவேகானந்தர் நினைவுப் பாறைக்கும், அய்யன் திருவள்ளுவர் சிலைக்கும் பயணம் செய்கிறார்கள்.

தமிழ்நாடு கடல்சார் பயிற்சி நிறுவனம்

தமிழ்நாடு கடல்சார் பயிற்சி நிறுவனம் தாத்துக்குடியில் 16-09-1998 அன்று துவக்கப்பட்டது. இந்த நிறுவனத்தில் மாலுமி பயிற்சி மற்றும் கடல்சார் பொறியியல் பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. இப்பயிற்சி நிறுவனத்தில் இதவரை 7 தொகுதி பயிற்சி வகுப்புகள் முடிவுற்றுள்ளன. தற்பொழுது மாலுமி பயிற்சி மற்றும் கடல்சார் பயிற்சி வகுப்புகளுக்குப் பதிலாக அதே எண்ணிக்கையில் மாலுமிகளுக்கான பொது வகையான பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்தவுள்ளது. இத்துடன் பொது நோக்க கப்பல் பணியாளர் மற்றும் சர்வதேச கடல்சார் பயிற்சியாளர்களுக்கு இந்திய அரசு கப்பல் துறை 1993 விதிகளின்படி அளிக்கப்படும் ஐந்து பாதுகாப்பு பயிற்சி வகுப்புகள் முறையே 'தன்னிலை பாதுகாப்பு உத்தி', 'கடலில் முதலாவதி செய்தல் பற்றிய பயிற்சி' 'தனிப்பட்ட பாதுகாப்பு மற்றும் சமூகப் பொறுப்புணர்வு பற்றிய பயிற்சி', 'எண்ணெய் கப்பல் பாதுகாப்பு சம்பந்தமான பயிற்சி' மற்றும் 'அடிப்படைத் தீ அணைப்பு சம்பந்தமான பயிற்சி'கள் பயிற்றுவிக்கப்படுகின்றன.

புதிய பயிற்சி வகுப்புகள் துவங்குவதற்கான உத்தேசம்

கீழ்க்கண்ட புதிய பயிற்சிகளைத் துவங்குவதற்கு டைரக்டர் ஜெனரல் ஆஃப் ஷிப்பிங் அவர்களின் அனுமதி எதிர்நோக்கப்படுகிறது.

1. கடல்சார் பொறியாளர்களுக்குப் பயிற்சி வகுப்புகள்.
2. இயந்திர அறை கண்காணித்தல் சான்றளிக்கும் பயிற்சி.
3. கப்பல் செலுத்துதலில் கண்காணித்தல் சான்றளிக்கும் பயிற்சி.

2003 ஏப்ரல் 7]

பொது முறை மாலுமிகளின் பயிற்சி தொடங்குவதற்கான உத்தேசம்

டைரக்டர் ஜெனரல் ஆஃப் ஷிப்பிங், மும்பை அவர்களின் உத்தரவுப்படி தற்பொழுது உள்ள இயந்திர மற்றும் கப்பல் மேல்தள மாலுமிகளுக்காகத் தரப்படும் பயிற்சி வகுப்புகளை 01-04-2003 முதல் நிறுத்தி விடும்படி இந்தியாவிலுள்ள கடல்சார் பயிற்சி நிறுவனங்கள் அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளன. மேலும் பன்னாட்டு வழிமுறைகளுக்குத் தகுந்தாற்போல் கப்பல்களில் பணியில் அமர்த்துவதற்கு, மாலுமிகளுக்கான பொதுவான திருத்தி அமைக்கப்பட்ட பயிற்சி வகுப்புகள் தொடங்கும்படி அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

